



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 76]

नई दिल्ली, सोमवार, फरवरी 26, 2018/फाल्गुन 7, 1939

No. 76]

NEW DELHI, MONDAY, FEBRUARY 26, 2018/PHALGUNA 7, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मुंबई, 9 फरवरी, 2018

अधिसूचना

सं. टीएएमपी/79/2016-केओपीटी—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, कोलकाता पत्तन न्यास से (केओपीटी) से प्राप्त केओपीटी स्थित हल्दिया डॉक सिस्टम (एचडीसी) स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2018 के 19वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) स्थित हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए केओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय ने सभी महापत्तन न्यासों को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों जारी किये। इसी पृष्ठभूमि में, केओपीटी अपने 17 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा संदर्भाधीन प्रस्ताव के साथ आया है।

3.1. **केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में किये गए निवेदनों का सारांश इस प्रकार है:-**

- (i). एचडीसी में, पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग (ऑन-बोर्ड प्रचालन) या तो अपनी स्वयं की मानव शक्ति या ठेकेदार के माध्यम से किये जाते हैं। ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए, प्रभार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर सीधे ग्राहकों से वसूले जाते हैं। इसलिए स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए प्रशुल्कों का प्रस्ताव नहीं किया गया। तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए केवल अपफ्रंट प्रशुल्कों का प्रस्ताव किया गया है।

- (ii). एचडीसी पर पोत पर ऑन-बोर्ड जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए कार्गो प्रहस्तन के लिए उपस्कर सहायता आयातकों/निर्यातकों द्वारा नियुक्त प्रहस्तन एजेंटों द्वारा दी जाती है। ऐसी उपस्कर तैनाती के लिए प्रशुल्क भी प्रस्तावित किये गए हैं।
- (iii). एचडीसी में, प्रहस्तन एजेंटों द्वारा ऑन-बोर्ड (परंपरागत विधि के अंतर्गत) के साथ-साथ तट प्रचालनों के लिए तैनात कार्गो प्रहस्तन उपस्कर या तो उनके स्वयं के होते हैं या उनके द्वारा विभिन्न एजेंसियों से परस्पर स्वीकृत निबंधनों और शर्तों पर किराये पर लिये जाते हैं, जिसकी पत्तन को कोई जानकारी नहीं है। तथापि, एचडीसी द्वारा प्रहस्तन एजेंटों द्वारा ऐसे उपस्करों को किराये पर लेने की दरों का पता लगाने का प्रयास किया गया परंतु उनसे अधिकृत तौर पर कुछ भी प्राप्त नहीं हो सका। तथापि, ऐसी दरें अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से विभिन्न स्रोतों से एकत्र की गई हैं। प्राधिकरण अनौपचारिक रूप से विभिन्न स्रोतों से प्राप्त दरों के आधार पर प्रशुल्क प्रस्ताव स्वीकार करे या राह दिखाए कि ऐसी स्थिति से कैसे निपटा जाए।
- (iv). मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग दिशानिर्देशों के अनुपालन में स्टीवडोरिंग (ऑन-बोर्ड) प्रचालन के निष्पादन मानक पहले ही नियत कर दिये गए हैं। आसन्न प्रशुल्क शुल्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए उक्त निष्पादन मानकों के आधार पर प्रस्तावित किये गए हैं। तथापि, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रशुल्क नियतन के लिए पिछले 3 वर्षों की औसत जहाजी दिवस उत्पादकता के निष्पादन मानक नियत करने के लिए सुविचार में लिया गया है।
- (v). बैग कार्गो प्रहस्तन के लिए, दिशानिर्देशों में तट पर श्रमिकों की तैनाती के लिए अलग से कोई प्रतिमान निर्धारित नहीं किये गए हैं और इसलिए उपस्कर लागत का 10% श्रम लागत के रूप में लिया गया है। तथापि, जेटी और साथ ही स्टैक-यार्ड में बैग कार्गो का प्रहस्तन श्रम-प्रधान है और इसलिए, श्रम की तैनाती पर अलग से सुविचार किया गया है। तदनुसार, बैग कार्गो के लिए तट प्रहस्तन प्रशुल्क हुक बिंदु के साथ-साथ यार्ड में श्रमिक तैनाती के वास्तविक प्रतिमान के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। ऐसे श्रमिकों की प्रचलित मजदूरी दर अनौपचारिक रूप से ली गई है। इस प्रकार प्राप्त दरें एचडीसी द्वारा लिये जाने वाले संविदा श्रमिकों की सीटीसी से तुलनीय पाये गए हैं।
- (vi). परियोजना कार्गो मशीनरी और मशीनरी उत्पाद के प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में अप्रकृत प्रशुल्क के परिकलन के लिए कोई उत्पादकता मानक और विधि नियत नहीं की गई है। तथापि, पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रहस्तित ऐसे कार्गो की औसत उत्पादकता पर विचार किया गया है और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के दौरान उपस्करों की वास्तविक तैनाती को हिसाब में लिया गया है। भारी परियोजना कार्गो/मशीनरी को अति आयामी पैकेजों (ओडीसी) सहित, सीधे ट्रालों पर उतारा जाता है या ट्रालों से सीधे लदान किया जाता है और इस प्रकार इस किस्म का कार्गो सीधे हुक बिंदु पर ही सुपुर्द/प्राप्त कर लिया जाता है। इसलिए, ऐसी सामग्री के संबंध में किसी तट प्रहस्तन प्रभार पर विचार नहीं किया गया है।
- (vii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों की समग्र पद्धति में, यह बताया गया है कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रकृत प्रशुल्कों और निष्पादन मानकों का बोली दस्तावेजों में और बाद में प्रचालक के साथ करार में भी उल्लेख किया जाए। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति का खंड 3 (iv) उपबंधित करता है कि पत्तन न्यास को लाइसेंस जारी करने में उदार होना चाहिए और सभी पात्र एजेंटों को लाइसेंस जारी किया गया होगा। इसके अतिरिक्त रायल्टी की राशि भी पत्तन द्वारा पहले से तय की जाती है। तदनुसार, नीति उत्तम बोलीकर्ता के चयन की अपेक्षा नहीं की जाती है। इस प्रकार, एजेंसियों को बोली के लिए सूचीबद्ध करने से यह सुनिश्चित करना है कि चयनित एजेंसी निर्धारित मानक को पूरा करती हो और शर्तों से सहमत हो। दिशानिर्देशों में 'बोली दस्तावेज' के संदर्भ में स्पष्टता की अपेक्षा है।
- (viii). तट पर कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की तैनाती का तरीका जैसा दिशानिर्देशों में दिया गया है, एचडीसी पर ऐसे उपस्करों की वास्तविक तैनाती प्रक्रिया से काफी भिन्न है। इसके अतिरिक्त, एमएचसी बर्थ की उत्पादकता गैर-एमएचसी बर्थों से काफी भिन्न है जिसमें तट पर अलग से उपस्कर प्रोफाइल की अपेक्षा है। तथापि, दिशानिर्देशों, एमएचसी और गैर-एमएचसी बर्थों के लिए अलग से मानक उपबंधित नहीं करते। एचडीसी ने अप्रकृत प्रशुल्क का अपना प्रस्ताव, विभिन्न उपस्करों के वास्तविक तैनाती प्रतिमानों के आधार पर एमएचसी और गैर-एमएचसी बर्थों के लिए अलग-अलग तैयार किया है, जिस पर विचार किया जाए।
- (ix). दिशानिर्देशों का अनुलग्नक-IX विभिन्न प्रहस्तन विधियों के अंतर्गत शुल्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए किराया आधार पर उपस्करों के मानक विनिर्दिष्ट करता है। उक्त अनुलग्नक विधि 1,2,3, और 5 के अधिक की दूरी तक की मूवमेंट के लिए उपस्कर तैनाती का प्रतिमान अलग-अलग दिया गया है। यह निवेदन किया जाता है कि,

एचडीसी पर दो प्रतिमानों के अंतर्गत कार्गो की मात्रा को नापा नहीं जा सकता है, क्योंकि बहुत से आयातक एक ही पोत में कार्गो लाते हैं और इन्हें पत्तन के भीतर विभिन्न स्थानों पर भंडारण क्षेत्र में अलग-अलग पार्सल आबंटित किये जाते हैं। एक ही आयातक द्वारा विभिन्न प्लाटों में ले जाये गए कार्गो की मात्रा का निर्धारण करने का कोई तंत्र नहीं है। तदनुसार केओपीटी का प्रस्ताव एकल दर (यानी 1 किमी से परे) के आधार पर ही उपस्कर तैनात करने पर आधारित है।

- (x). गोदी से/को कार्गो की सुपुर्दगी/ प्राप्ति के प्रयोजन से, वैगन/ट्रकों से लदान/उतरायाई के लिए उपस्कर तैनात करना आवश्यक है। दिशानिर्देशों में इस पहलु पर विचार ही नहीं किया गया है। महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति के खंड 1 के अनुसार, 'तट प्रहस्तन' में वैगनों/ट्रकों की प्राप्ति और सुपुर्दगी शामिल है। इसके अतिरिक्त, एचडीसी की वर्तमान लाइसेंसिंग नीति इस कार्यकलाप को विनियमित करती है। यह कार्यकलाप एचडीसी पर प्रहस्तित अधिकतर कार्गो के लिए तट प्रहस्तन कार्यकलाप की दर का निर्धारण नहीं करना उपयुक्त नहीं है। वास्तव में, एचडीसी पर अपनायी गई वर्तमान लाइसेंसिंग नीति इस कार्यकलाप को भी कवर करती है। किसी मानक के अभाव में, ऐसे कार्यकलाप में वास्तव में लगाये गए उपस्करों और मानव शक्ति का ब्यौरा संकलित किया जा रहा है और ऐसे कार्यकलाप की दर के नियतन का प्रस्ताव शीघ्र ही दायर किया जायेगा।
- (xi). दिशानिर्देशों का खंड 2.11 अनुबद्ध करता है कि, जहाजीकुलीगिरी और/ अथवा तट प्रहस्तन प्रचालन आरंभ करने से पूर्व, प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में यथापेक्षित जहाजीकुलीगिरी और / अथवा तट प्रहस्तन प्रभारों की अधिकतम दरों के दरमानों की अधिसूचना के लिए प्राधिकरण से संपर्क करेगा। इस संबंध में, स्पष्टीकरण की बांधा की जाती है कि क्या सभी ऐसे प्रहस्तन एजेंटों को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन आरंभ करने से पूर्व व्यक्तिगत रूप से प्राधिकरण को अधिकतम दर युक्त समान दरमानों की अधिसूचना के लिए संपर्क करना होगा जिन्हें पत्तन द्वारा चयन किया गया होगा।
- (xii). दिशानिर्देशों के खंड - 1.3 के अनुसार ये दिशानिर्देश महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा-42(3) के अंतर्गत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन कार्यकलाप प्राधिकृत करने के लिए लागू होंगे। अधिनियम की धारा -42(3) अनुबद्ध करती है "इस धारा में किसी बात के होते हुए भी, बोर्ड केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति से, उप-धारा (1) में उल्लिखित किसी सेवा के निष्पादन के लिए किसी व्यक्ति को निबंधनों और शर्तों पर जैसी स्वीकार की गई हो, अधिकृत कर सकता है।" चूंकि केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति ऐसे अधिकृत होने की एक पूर्वापेक्षा है, यह स्पष्टीकरण मांगा जाता है कि क्या प्रत्येक एजेंसी को ऐसा लाइसेंस जारी करने के लिए, केंद्र सरकार का अलग से अनुमोदन अपेक्षित होगा।
- (xiii). दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7 के संबंध में यह बताया जाता है कि एचडीसी में तट प्रहस्तन एजेंटों के अपने श्रमिक नहीं होते और वे श्रम यूनियन द्वारा नियंत्रित पंजीकृत श्रमिक पूल से श्रम शक्ति प्राप्त करते हैं। इन श्रमिकों को मासिक मजदूरी दी जाती है और उनकी प्रति पाली लागत उसी के आधार पर आकलित की गई है।
- (xiv). एचडीसी पर स्टीवडोरिंग (ऑन-बोर्ड) प्रचालन के निष्पादन मानकों को तट प्रहस्तन प्रशुल्क नियतन के लिए तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए भी सुविचार में लिया गया है। तथापि, एचडीसी की बर्थ संख्या 2 और 8 पर तट प्रहस्तन ठेकेदार को जेटी से कार्गो हटाने के लिए पोत परिचालन कार्य पूरा हो जाने के बाद अधिकतम छह घंटे का समय दिया जाता है। वर्तमान तट प्रहस्तन लाइसेंस, जो 31.30.2017 तक वैध है, में भी इसी प्रकार का समय दिया गया है। तट प्रहस्तन प्रशुल्क का प्रस्ताव करते समय ऐसी छूटों पर विचार किया जाए।
- (xv). एचडीसी पर, सीमित भंडार/स्टैकिंग स्थान के कारण, शुष्क बल्क कार्गो के लिए हीपिंग और हाई-हीपिंग की अक्सर जरूरत पड़ती है, जिसे प्लाटों पर किया जाता है जिसके लिए पेलोडरों के साथ पोक्लेन का प्रयोग किया जाता है। अपफ्रंट प्रशुल्क का परिकलन करने में, हमने वास्तविक आधार पर इस कार्यकलाप के लिए उपस्करों को फैक्टर्ड कर दिया है। प्राधिकरण इस पर विचार कर सकता है।
- (xvi). पत्तनों और बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क नियतन से संबंधित मामलों में सहायता प्राप्त तटीय यातायात को क्रास करने के लिए विदेशी दरें बढ़ा दी जाती हैं। लेकिन, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के मामले में, ऐसा कोई उपबंध नहीं है। इसके अतिरिक्त, चयनित एजेंसियों के पास प्रचालन का कोई अनन्य अधिकार क्षेत्र नहीं है जैसा बीओटी प्रचालक, बर्थ को प्रचालित करता है। तदनुसार, एक एजेंट विदेशी कार्गो के लिए लिया जाता है तो दूसरा तटीय कार्गो प्रहस्तन के लिए/तटीय कार्गो को प्रहस्त करने वाला एजेंट के पास विदेशी कार्गो को प्रहस्त करके तटीय कार्गो के प्रहस्तन में हुई हानि को कवर करने का कोई अवसर नहीं होता। तदनुसार, तटीय रियायत को समायोजित करना कठित होता है। प्राधिकरण इस पर विचार करे और तटीय कार्गो के विषय में बिना किसी रियायत/छूट के अपफ्रंट प्रशुल्क नियतन की अनुमति दे।

- (xvii). एचडीसी में, बैग कार्गो न तो सीधे ट्रकों पर उतारा जाता है और न ही जेटी से सीधी सुपुर्दगी की जाती है। बैग कार्गो सामान्यतः जहाजी क्रेन द्वारा उतारा जाता है और गोदी परिसर के भीतर शेड के भीतर रखा जाता है। इसके अतिरिक्त, विभिन्न वस्तुओं के बैग कार्गो की उत्पादकता में काफी हद तक भिन्नता नहीं होती और यह न्यूनधिक 50 किग्रा के समान ही रहता है उसमें वस्तु चाहे कोई भी क्यों न हो। इस प्रकार, 50 किलो बैग के प्रहस्तन के लिए जो सामान्यतः एचडीसी पर प्रहस्त होता है एक समान तट प्रहस्तन प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। ऐसे कार्गो की औसत हुक प्रति पाली उत्पादकता 150 एमटी सुविचारित की गई है और प्रति पाली 3 हुक की औसत तैनाती पर विचार किया गया है।
- (xviii). दिशानिर्देशों में, लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन का कोई प्रतिमान नहीं दिया गया है। ऐसे प्रतिमानों के अभाव में, लंगरगाह लदान/उतरायी के स्टीवडोरिंग कार्यकलाप और पत्तन पर बार्ज प्रहस्तन से संबद्ध स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन कार्यकलापों के अपफ्रंट प्रशुल्क नियतन को प्रस्ताव में शामिल नहीं किया जाता। तथापि, केओपीटी के कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) इन मदों की दरों का पहले ही प्रस्ताव किया है यद्यपि उसके लिए कोई मानक नहीं है। यदि प्राधिकरण एचडीसी के लिए भी दर नियत करने का विचार करता है, तब लंगरगाह में बार्जों के प्रहस्तन के लिए फ्लोरिंग क्रेन लगाने और एचडीसी की प्रस्तावित बार्ज जेटी पर भी और साथ-साथ एचडीसी की अन्य किसी बर्थ/जेटी के लिए भी संविदा उपबंधों पर विचार करने के पश्चात् उन्हें ही प्रस्तावित किया जायेगा।
- (xix). तट प्रहस्तन एजेंटों के निष्पादन मानक विशिष्ट रूप से प्रस्तावित नहीं किये गए हैं। तथापि, प्राधिकरण तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए निम्नलिखित निष्पादन मानकों पर विचार कर सकता है:-
- (क) पोत पर उतरायी/लदान कार्य पूरा होने के पश्चात् या तो कार्गो को स्टैक यार्ड में भेज कर या जेटी से सेधी सुपुर्दगी द्वारा कार्गो हटाने के लिए तट प्रहस्तन एजेंट को शुष्क बल्क कार्गो के लिए 6 घंटे और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2 घंटे के समय की अनुमति दी जायेगी। लेकिन, एजेंट ऐसा करने में असफल रहता है तो प्रहस्तन एजेंट द्वारा लिये गए आरंभिक 6 घंटे/2 घंटे की समाप्ति के पश्चात् जैसा भी मामला हो तो उसे बर्थ किराया प्रभार से दो गुणा दर पर दंड देना होगा।
- (ख) यदि तट प्रहस्तन एजेंट 3 लगातार पोतों के मामले में जेटी से कार्गो को 6 घंटे/2 घंटे में जैसा भी मामला हो, क्लीयर करने में असफल रहता है तो अध्यक्ष उसके लाइसेंस को एक ऐसी अवधि के लिए आस्थमित कर सकते हैं जैसी वह उचित समझे, या लाइसेंस रद्द कर सकते हैं या लाइसेंस को नवीकृत करने से मना कर सकते हैं।

3.2. केओपीटी ने, अपफ्रंट प्रशुल्क / अधिकतम दरों का अनुमोदन चाहते समय और एचडीसी पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के लिए उत्पादकता मानक बनाते समय कुछ संकल्पनाएं करने की सूचना दी है। केओपीटी द्वारा की गई संकल्पनाएं निम्नवत् हैं:-

- (i). एमएचसी बर्थ पर (संख्या 2,8,4बी और 13 पर) शुष्क बल्क कार्गो जलयान के हैचों में उपस्कर (पेलोडर) सेवाएं एचडीसी द्वारा संबंधित बर्थों पर उसके द्वारा नियुक्त ठेकेदारों के माध्यम से प्रदान की जाती हैं। जबकि, अन्य बर्थों पर, पत्तन हैचों में पेलोडर प्रदान नहीं करता। आयातकों की ओर से हैचों में प्रहस्तन एजेंट पेलोडर और अन्य उपस्कर तैनात करते हैं। उतरायी कार्य के लिए आरंभ से ही हैचों में पे लोडरों की जरूरत नहीं होती। उनकी आवश्यकता तब पड़ती है जब होल्ड के भीतर सभी किनारों से बॉटम कार्यों एकत्र करना जरूरी हो जाता है। इसलिए, प्रति पोत पेलोडर वास्तविक तैनाती के आधार पर सुविचारित किया गया है। पूर्व में, हैचों में पेलोडरों का उपयोग, कुल उपस्कर पालियों और 25,000 एमटी औसत पार्सल भार को प्रशुल्क परिकलन के प्रयोजन से विचार में लिया गया है। तथापि, तट पर बड़े पेलोडर की तैनाती के विपरीत, जलयान के होल्ड में छोटे पे-लोडर तैनात किये जाते हैं। किराया प्रभार तदनुसार सुविचारित किया गया है।
- (ii). हैचों में पे लोडर सेवा प्रदान करने के मामले में, पेलोडरों द्वारा ऑन-बोर्ड प्रहस्तित कार्गो की वास्तविक मात्रा का निर्धारण नहीं किया जा सकता। इसलिए, प्रति टन प्रभार का परिकलन 25,000 एमटी कार्गो के पूरे पार्सल भार के आधार पर किया गया है और दर के परिकलन के प्रयोजन से उत्पादकता पर विचार नहीं किया गया है।
- (iii). शुष्क बल्क कार्गो जलयानों की हैचों में पेलोडर तैनाती का प्रशुल्क 9.53 रु. प्रति टन से 10.58 रु. प्रति टन है। लेकिन, डाटा रख-रखाव में जटिलता से बचने के लिए सारे शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10.00 रु. प्रति एमटी के एक समान प्रशुल्क पर प्रस्तावित किया जाता है।
- (iv). जहाजी क्रेन द्वारा कार्गो उतरायी की प्रत्यक्ष सुपुर्दगी के मामले में, सुपुर्दगी वाहन पर कार्गो के तीव्र लदान के लिए जेटी पर उच्च उत्पादकता वाले कार्गो को अधिक पेलोडर की जरूरत पड़ती है ताकि जेटी पर कार्गो की अधिक प्रमात्रा के

इकट्ठा होने की वजह से उतरायी प्रचालन में कठिनाई से बचा जा सके। तदनुसार, 3000 टन प्रति पाली से कम उत्पादकता वाले कार्गो के लिए जेटी पर 4 पेलोडर प्रति पाली तैनात किये जाते हैं और प्रति पाली 3000 टन से अधिक उत्पादकता होने पर 6 पेलोडर प्रति पाली जेटी पर तैनाती किये जाते हैं।

- (v). एचडीसी की एमएचसी बर्थ पर, जलयान के हुक बिंदु से कार्गो की सीधी सुपुर्दगी को एचडीसी द्वारा बढ़ावा नहीं दिया जाता और एचडीसी पर अभी तक ऐसा कोई प्रचालन हुआ भी नहीं है। लेकिन, जेटी पर कार्गो की उतरायी और परेपिती के परिसर पर ले जाने के प्रशुल्क नियतन के बारे में दिशानिर्देशों के उपबंधों को देखते हुए, उसके लिए प्रशुल्क नियत किया गया है।
- (vi). एमएचसी की उच्च उत्पादकता (शुष्क बल्क कार्गो के लिए) को ध्यान में रखते हुए, जब कार्गो की जेटी से सीधे परेपिती के परिसर में सुपुर्दगी की जाती है तो सुव्यवस्थित प्रचालन के हित में 4 पेलोडर प्रति हुक बिंदु का प्रस्ताव किया गया है। 4 पेलोडरों में से 2 का प्रयोग जेटी में कार्गो की ट्रकों पर लदायी के लिए और शेष 2 का कार्गो को हुक बिंदु से जेटी बैक-अप मूव करने के लिए किया जायेगा ताकि हुक मुख्य रूप से कार्य कर सकें।
- (vii). जहाजी क्रेन द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की उतरायी और पत्तन के भीतर भंडार क्षेत्र को मूव करने के मामले में, 3500 एमटी प्रति पाली तक की उत्पादकता के लिए तट पर 4 पेलोडर तैनात किये जाते हैं। 3500 एमटी से अधिक की उत्पादकता के मामले में कार्गो क्लीयर करने के लिए जेटी में 6 पेलोडर तैनात किया जाना आवश्यक है। इसी प्रकार 3500 एमटी प्रति पाली तक की उत्पादकता वाले कार्गो के लिए प्रति पाली 16 डम्पर और 3500 एमटी प्रति पाली से अधिक उत्पादकता वाले कार्गो के लिए 24 डम्पर प्रति पाली लगाया जाना जरूरी होता है।
- (viii). शुष्क बल्क के मामले में, जेटी से सारा कार्गो क्लीयर करने के लिए 6 घंटे के अतिरिक्त समय के लिए प्रति पाली उत्पादकता निम्नलिखित फार्मूले के अनुसार आकलित किया गया है:-
बर्थिंग नीति के अनुसार, 20,000 एमटी कार्गो की उतरायी के लिए 3 पालियों की जरूरत है। इसलिए उसी दर पर 25,000 एमटी कार्गो के लिए 3.75 पालियां चाहिए।
जेटी से पूरा कार्गो हटाने के लिए अतिरिक्त समय 6 घंटे है यानी 0.75 पाली।
25,000 एमटी कार्गो की क्लीयरेंस के लिए तट पर उपस्कर लगाने का कुल अनुज्ञेय समय (3.75 + 0.75 पाली) = 4.5 पाली है।
उक्त के आधार पर 25,000 एमटी के पार्सल भार के लिए प्रति पाली उत्पादकता (25,000 एमटी / 4.5 पाली) = 5,556 एमटी प्रति पाली।
- (ix). एचडीसी पर कार्गो छोटे जलयानों में आता है जिन पर सामान्यता ऑन-बोर्ड 2 क्रेन होती हैं। तदनुसार, प्रति पाली 2 हुक ही कार्य कर सकती हैं, जिन पर प्रशुल्क आकलन में विचार किया गया है।
 एचडीसी की बर्थिंग नीति में लौह और इस्पात कार्गो की उत्पादकता का कोई उपबंध नहीं है। इसलिए, बैग कार्गो परियोजना कार्गो और लौह तथा इस्पात कार्गो की पिछले तीन वर्षों के दौरान (2013-14 से 2015-16) औसत उत्पादकता पर ऐसे कार्गो के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण में विचार किया गया है।
- (x). हल्दिया में आने वाला अधिकतर कार्गो भारी पैकेजों और/या अति आयामी पैकेजों में होता है, जिसे जलयान से सीधे ट्रालों/बार्जों में उतारा जाता है और उसे सीधे परेपिती के परिसर में ले जाया जाता है। ऐसे कार्गो के लिए तट पर प्रहस्तन एजेंटों की सेवाओं की जरूरत नहीं होती और इसलिए उसके लिए कोई तट प्रहस्तन प्रभार शामिल नहीं होता। छोटे पैकेजों में अन्य परियोजना कार्गो या तो जलयान से ट्रकों में उतारा जाता है और तब भंडारण के लिए डॉक यार्ड में भेजा जाता है अथवा (कुछ मामलों में) जेटी में उतारकर तब फार्कलिफ्ट द्वारा ट्रालरों में लादा जाता है और तत्पश्चात् भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है। यार्ड में, कार्गो को फार्कलिफ्ट या कम क्षमता की क्रेन द्वारा उतारा जाता है। प्रशुल्क प्रक्रिया में पत्तन परिसर में कार्गो के उक्त प्रहस्तन में भंडारण को ध्यान में रखकर भी की गई है। परियोजना कार्गो के ऐसे छोटे पैकेजों के लिए कम क्षमता की फार्कलिफ्ट का प्रयोग किया जाता है और किराया प्रभार तदनुसार ही विचार में लिए गए हैं।
- (xi). प्रस्तावित अप्रकट प्रशुल्क अधिकतम दर हैं और प्रभार्य हैं बशर्ते एचडीसी स्थित पत्तन द्वारा अधिकृत निजी प्रहस्तन एजेंटों द्वारा स्वीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परियोजनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के प्रस्तावित दरमानों में निर्धारित उत्पादकता स्तर प्राप्त किये जाएं।
- (xii). जेटी से परेपिती के परिसर में कार्गो की प्रत्यक्ष सुपुर्दगी के लिए, तट प्रहस्तन प्रभारों में जेटी से परेपिती के परिसर में सीधे जाने या उसके विवरीत कार्गो के ट्रकों में लदान ही कवर होता है।

- (xiii). दरमानों में शामिल किये जाने के लिए प्राधिकरण द्वारा बनायी जाने वाली कॉमन सोपाधिकता को एचडीसी द्वारा प्रस्तावित दरमानों में भी जोड़ा जाए।

3.3. 17 नवंबर, 2016 के प्रस्ताव के साथ केओपीटी ने निम्नलिखित भी प्रस्तुत किये हैं:

- (i). शुष्क बल्क कार्गो का तट प्रहस्तन प्रशुल्क आकलन- जहाजी क्रेन द्वारा उतार कर सीधे परेपिटी को सुपुर्दगी।
- (ii). शुष्क बल्क कार्गो का तट प्रहस्तन प्रशुल्क आकलन – एमएचसी द्वारा उतारा गया और जेटी से प्रत्यक्ष सुपुर्दगी।
- (iii). शुष्क बल्क कार्गो का तट प्रहस्तन प्रशुल्क आकलन – जहाजी क्रेन द्वारा उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडार में रखना।
- (iv). शुष्क बल्क कार्गो का तट प्रहस्तन प्रशुल्क आकलन – एमएचसी से उतार कर पत्तन परिसर के भीतर भंडार में रखना।
- (v). शुष्क बल्क कार्गो के लिए ऑन-बोर्ड पेलोडर की तैनाती प्रशुल्क आकलन- जहाजी क्रेन द्वारा उतारा जाना।
- (vi). बैग कार्गो के लिए तट प्रहस्तन आकलन – जहाजी क्रेन द्वारा उतारना और गोदी परिसर में भंडार करना।
- (vii). परियोजना कार्गो का तट प्रहस्तन प्रशुल्क आकलन- जहाजी क्रेन द्वारा उतारना और पत्तन परिसर के भीतर भंडार याई में ले जाना।
- (viii). लौह और इस्पात का तट प्रहस्तन प्रशुल्क आकलन- जहाजी क्रेन द्वारा उतारना और गोदी परिसर में भंडार करना।
- (ix). परियोजना कार्गो के लिए ऑन बोर्ड उपस्कर तैनाती का प्रशुल्क आकलन- जहाजी क्रेन द्वारा उतारना।
- (x). स्टील कार्गो के लिए ऑन बोर्ड उपस्कर तैनाती का प्रशुल्क आकलन- जहाजी क्रेन द्वारा उतारना।

4.1. केओपीटी ने 20 दिसंबर, 2016 के ई-मेल द्वारा बोर्ड के 30.11.2016 के एन.आर/142/एचडीसी/एचएच व सीएच/3/11/2016 के प्रारूप संकल्प के उद्धरण की प्रति और दरमानों को शामिल करने वाली सोपाधिकताओं के साथ प्रारूप दरमान और प्रस्तावित निष्पादन मानक भेजे।

4.2. तदनुसार, केओपीटी का प्रस्ताव निम्नलिखित के लिए अनुमोदन चाहता है:

- (i). जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए कार्गो उतारने के लिए बर्थ पर ऑन-बोर्ड जहाजी हैच में उपस्कर आपूर्ति और सेवा प्रभार।

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
(क) जलयान की क्रेन का उपयोग करते हुए शुष्क बल्क कार्गो उतारने के लिए बर्थ में जलयान पर हैचों में पेलोडर की आपूर्ति तथा सेवा के लिए प्रभार		
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला) मेट कोक, चूनापत्थर, मैंगनीज अयस्क, लौह अयस्क फिन्स और लम्पस, एमओपी, रॉक फास्फेट, सल्फर, जिप्सम चीनी आदि।	10.00
(ख) जलयान क्रेन का उपयोग करते हुए ब्रेक बल्क कार्गो उतारने के लिए बर्थ में जलयान पर हैचों में उपस्कर की आपूर्ति तथा सेवा के लिए प्रभार।		
1.	परियोजना कार्गो, मशीनरी, पुर्जे	49.28
2.	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील स्लैब	50.52
3.	स्टील कोइले, एचआर कोइले, डब्ल्यूआर कोइले	21.66
4.	स्टील बिलेट्स, स्टील ब्लूमस, स्टील रेलस, पाइप और टयूबें	37.88

टिप्पणी:

- (i). के अधीन दरें, उपस्कर के उपयोग के वास्तविक समय पर ध्यान दिए बिना, जलयान से बर्थ पर उतारे गए कार्गो की संपूर्ण मात्रा पर एक-समान रूप से लागू होंगी।

तत्पश्चात्, केओपीटी ने प्रयोक्ताओं की टिप्पणियों का अपने 02 मार्च 2017 के पत्र के द्वारा प्रत्युत्तर देते समय उक्त संदर्भित सारणी के नीचे निम्नलिखित टिप्पणियां अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया:

- (ii). ऑन-बोर्ड उपस्कर सेवाओं में हैच के भीतर अन्य क्षेत्रों से अंतरित करके जलयान से लिफ्टिंग-डाऊन के लिए पेलोडर/उपस्कर की स्लिंगिंग/अन-स्लिंगिंग सहित जलयान में हैच स्कवॉयर में कार्गो के अंतरण/एकत्र करने के लिए ऑन-बोर्ड उपयुक्त पेलोडर/उपस्कर की आपूर्ति और सेवाएं शामिल हैं।
- (iii). इस खंड के अंतर्गत दरें एमएचसी/जलयान क्रेन द्वारा निर्यात कार्गो के संबंध में तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए भी लागू होंगी।
- (ii). तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभर
- (क). शुष्क बल्क कार्गो

(दर प्रति टन)

क्र.सं.	वस्तु	जलयान क्रेन द्वारा उतारा गया और जेटी से सीधे परेषिती के परिसर में सुपुर्दगी।	एमएचसी द्वारा उतारा गया और जेटी से सीधे परेषिती के परिसर में सुपुर्दगी।	जलयान क्रेन द्वारा उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र को अंतरित कर भंडार में रखा गया।	जलयान क्रेन द्वारा उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र को अंतरित कर भंडार में रखा गया।
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
		(रु.में)	(रु.में)	(रु.में)	(रु.में)
1.	कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	35.71	35.56	106.35	91.57
2.	मेट कोक	37.99	35.56	103.65	91.57
3.	चुनापत्थर	32.45	35.56	104.76	91.57
4.	मैंगनीज अयस्क	30.24	35.56	90.07	91.57
5.	लौह अयस्क फिन्स और लम्पस।	34.19	35.56	110.40	91.57
6.	एमओपी, रॉक फॉस्फेट सल्फर	37.04	35.56	101.08	91.57
7.	क्विकर	30.45	35.56	88.15	91.57
8.	जिप्सम	30.45		98.30	91.57
9.	चीनी	35.71	35.56	97.42	91.57

- (ख). ब्रेक बल्क कार्गो

(दर प्रति टन)

क्र.सं.	वस्तु	कार्गो को जहाजी क्रेन से उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया।
		(रु.में)
1.	उर्बरक, खाद्यान्न, चीनी, सीमेंट और 50 कि.ग्रा. भार तक की अन्य सभी वस्तुओं वाला सभी बैग कार्गो।	167.33
2.	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील स्लैब	129.91

3.	स्टील कोइले, एचआर कोइले, डब्ल्यूआर कोइले	55.70
4.	स्टील बिलेट्स, स्टील ब्लूमस, स्टील रेल्स, पाइप और ट्यूबें	138.89
5.	परियोजना कार्गो, मशीनरी, पुजे	172.48

टिप्पणी:

(i). यदि कोई नया कार्गो प्रहस्त किया जाता है, जो सूची में शामिल न हो, तो केओपीटी उस कार्गो को उसकी प्राकृति, भौतिक विशेषताएं और उस कार्गो के प्रहस्तन की विधि के अनुसार उपरोक्त कार्गो ग्रुपों में से किसी एक में श्रेणीबद्ध कर सकता है।

(ii). **की टिप्पणियां:**

(क). जेटी से सीधे परेपिती के परिसर में कार्गो के स्थानांतरण/डिलीवरी के लिए, उपर्युक्त दर में प्रहस्तन एजेंट द्वारा (डिलीवरी के लिए) परिवहन की आपूर्ति शामिल नहीं है। इसकी व्यवस्था कार्गो के संबद्ध आयातक/निर्यातक/प्राप्तकर्ता द्वारा अपनी स्वयं की लागत पर की जाएगी।

(ख). बैग कार्गो (50 कि.ग्रा. तक भार तक का एक बैग) के मामले में, तट प्रहस्तन प्रभार में जेटी और भंडारण यार्ड के बीच कार्गो के परिवहन के लिए प्रहस्तनकर्ता एजेंट द्वारा ट्रकों की आपूर्ति, ऐसे परिचालन में ट्रक पर और से लदाई और उतराई सहित, शामिल है।

तत्पश्चात्, केओपीटी ने उपभोक्ताओं की टिप्पणियों का उत्तर देते हुए अपने दिनांक 02 मार्च 2017 के पत्र के तहत ऊपर संदर्भित तालिका में निम्नलिखित टिप्पणियों को शामिल करने का प्रस्ताव किया।

(ग). ऊपर कॉलम (5) और (6) में उल्लिखित दर में भंडारण यार्ड में कार्गो की हीपिंग/हाई हीपिंग प्रभार शामिल हैं।

(घ). क्रमांक 2,3,4 और 5 में उल्लिखित ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, तट प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो को जेटी और भंडारण क्षेत्र के बीच ढुलाई के लिए, वहां ट्रालरों पर लदान/उतराई सहित, प्रहस्तन एजेंटों द्वारा ट्रालरों की आपूर्ति शामिल हैं।

(ङ). इस खंड के अंतर्गत दरें एमएचसी/जलयान क्रेन द्वारा निर्यात कार्गो के संबंध में तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए भी लागू होंगी।

(iii). एचडीसी पर कार्य कर रहे स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंटों की जिन्हें कोलकाता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन) विनियमावली, 2016 के अंतर्गत ऐसे कार्य करने का लाइसेंस दिया गया है, निम्नलिखित उत्पादकता मानकों का अनुपालन करना होगा और प्रस्तावित अधिनियम दर उत्पादकता मानकों के पूरा करने के अधीन है।

(क). इस दरमान के अंतर्गत उगाही के प्रयोजन से निम्नलिखित उत्पादकता स्तरों की प्राप्ति लागू होगी।

शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	प्रति जलयान दिवस टनों में उत्पादकता मानक (परिचालनों की विधि के संदर्भ में)	
		एमएचसी द्वारा [2 एमएचसी साथ-साथ कार्य करेंगी]	एमएचसी द्वारा [2 एमएचसी साथ-साथ कार्य करेंगी]
1.	कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	20,000	8,300
2.	मेट कोक	20,000	8,300
3.	चुनापत्थर	20,000	13,700
4.	मैंगनीज अयस्क	20,000	9,800
5.	लौह अयस्क फिन्स और लम्पस।	20,000	13,000

6.	एमओपी, रॉक फॉस्फेट सल्फर	20,000	8,000
7.	क्विकर, जिप्सम	20,000	14,600
8.	चीनी	20,000	8,300

टिप्पणी:

- (i). एक एमएचसी से परिचालन के मामले में, उत्पादकता मानदंड 10000 एमटी प्रति दिन होगा।
- (ii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट को आरोप्य कारणों की वजह से पोत के लदान/उतरायी प्रचालन में कोई रूकावट न होना सुनिश्चित करने के लिए तट प्रहस्तन एजेंट को लदान/उतरायी के उपरोक्त उत्पादकता मानकों का ध्यान रखना आवश्यक होगा।

जहाजी केन द्वारा प्रहस्तित ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु	प्रति पाली उत्पादकता मानक (एमटी में)
1.	सभी बैग कार्गो, परियोजना कार्गो, मशीनरी, पुजे	150
2.	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील स्लैब	256
3.	स्टील कोइले, एचआर कोइले, डब्ल्यूआर कोइले	597
4.	स्टील बिलेट्स, स्टील ब्लूम्स, स्टील रेल्स, पाइप और टयूबें	195

- (ख). जेटी से कार्गो की क्लीयरेंस के मानक और उन्हें प्राप्त न करने पर दंड।
- (ग). पोत पर उतरायी/लदान कार्य पूरा होने के पश्चात् या तो कार्गो को स्टैक यार्ड में भेज कर या जेटी से सीधे सुपुर्दगी द्वारा कार्गो हटाने के लिए तट प्रहस्तन एजेंट को शुष्क बल्क कार्गो के लिए 6 घंटे और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2 घंटे के समय की अनुमति दी जायेगी।
- (घ). ऊपर (ग) के अनुसार यदि एजेंट उपरोक्त को प्राप्त करने में असफल रहता है तो प्रहस्तन एजेंट द्वारा लिये गए आरंभिक 6 घंटे/2 घंटे की समाप्ति के पश्चात् जैसा भी मामला हो, तो उसे बर्थ किराया प्रभार से दो गुणा दर पर दंड देना होगा।
- (ङ). यदि तट प्रहस्तन एजेंट 3 लगातार पोतों के मामले में जेटी से कार्गो को 6 घंटे/2 घंटे में, जैसा भी मामला हो, क्लीयर करने में असफल रहता है तो अध्यक्ष उसके लाइसेंस को एक ऐसी अवधि के लिए आस्थगित कर सकते हैं जैसी वह उचित समझे, या लाइसेंस रद्द कर सकते हैं या लाइसेंस को नवीकृत करने से मना कर सकते हैं।

टिप्पणी: एमएचसी बर्थ के मामले में पोत से कार्गो की उतरायी के मामले में समय पूरा हुआ पिछले एमएचसी चक्र/अंतिम पेलोडर की उतरायी, जैसा भी मामला हो, जैसा एचडीसी ने प्रमाणित किया हो, पर सुविचार किया जायेगा।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के प्रस्तावों की प्रत्येक की प्रति हमारे 22 दिसंबर 2016 के पत्र के द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/स्टीवडोर संघों को तथा केओपीटी के सुझाव पर हमारे 06 जनवरी 2017 के पत्र के द्वारा अतिरिक्त प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/स्टीवडोर संघों को भी उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए भेजी गई थी। कुछेक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता गठनों/स्टीवडोर संघों ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। उक्त टिप्पणियां केओपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गई। केओपीटी ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/स्टीवडोर संघों की टिप्पणियों पर अपने 2 मार्च, 2017 के पत्र के द्वारा उत्तर दिया।

6.1. इसी बीच, यह विचार करते हुए कि प्रस्ताव परामर्श अधीन है और मामले को निपटाने में अभी और समय लग सकता है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि पोत परिवहन मंत्रालय ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई करने का आदेश दिया है, इस प्राधिकरण ने 08 फरवरी, 2017 के अपने आदेश द्वारा अंतरिम व्यवस्था के रूप में, परामर्शी प्रक्रिया समाप्त होने पर इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के निर्धारण करने तक, केओपीटी की एचडीसी द्वारा यथा प्रस्तावित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन के अपफ्रंट प्रशुल्कों और निष्पादन मानकों का तदर्थ आधार पर अनुमोदन किया था। प्राधिकरण ने यह भी निदेश दिया था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरों का उत्तरव्यापी प्रभावी होगा और कि तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम दरों को इसी प्रकार मान्यता दी जायेगी और इसके अतिरिक्त यह भी कि अंतिम दरों और तदर्थ दरों में कोई भिन्नता होने पर कोई वापसी/वसूली का कोई प्रश्न नहीं होगा।

6.2 उक्त आदेश भारत के राजपत्र असाधारण, (भाग 3 खंड 4) में 21 फरवरी 2017 के में राजपत्र संख्या 63 के रूप में अधिसूचित हुआ। अधिसूचना और आदेश केओपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को 24 फरवरी 2017 के पत्र के द्वारा संसूचित किया गया था।

6.3. इसके प्रत्युत्तर में, टीपी राय चौधरी एंड कंपनी प्रा.लि. (टीपीआरआरसीपीएल), मास्टर स्टीवडोर एसोसिएशन (एमएसए), रिप्ले एंड कं., स्टीवडोरिंग एंड हैंडलिंग प्रा.लि. (आरसीएसएचपीएल) और एएम इंटरप्राइजेज ने सामान्य तौर पर बताया कि प्राधिकरण द्वारा पारित अंतरिम आदेश से व्यापार को काफी क्षति और असुविधा होगी, क्योंकि विसंगतियां और वास्तविक श्रम लागत तथा उपस्कर लागत, जैसी कि उनके द्वारा पहले के पत्राचार में बताई गई थीं, अंतरिम आदेश करते समय उन पर विचार नहीं किया गया। इस प्रकार, उक्त प्रयोक्ताओं ने केओपीटी के संदर्भित प्रस्ताव पर, उनके किये गए निवेदनों पर 8 फरवरी, 2017 के आदेश के कार्यान्वयन से पूर्व सुविचार करने का अनुरोध किया।

7. इस मामले में कोलकाता में केओपीटी परिसर में 25 जनवरी 2017 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी और प्रयोक्ताओं ने अपने-अपने निवेदन रखे।

8. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया प्रयोक्ताओं या प्रयोक्ता संगठनों/हितधारकों ने अपनी टिप्पणियां भेजीं। उक्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में केओपीटी को भेजा गया। केओपीटी ने अपने 07 मार्च, 2017 के पत्र के द्वारा प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/स्टीवडोर संघों की टिप्पणियों का उत्तर दिया।

9.1. इसी बीच, केओपीटी ने अपने 14 फरवरी, 2017 के पत्र संख्या एमटीओ/जी/115-एम/भाग-II/जीएमटी-64 के द्वारा एचडीसी में प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रचालनों की अधिकतम दरों के नियतन का प्रस्ताव भेजा। केओपीटी ने अपने 14 फरवरी 2017 के पत्र में उठाये गए मुद्दों का सारांश इस प्रकार है:

- (i). सरकार द्वारा महापत्तनों के लिए जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति के आधार पर, केओपीटी ने अपने 17 नवंबर, 2016 और उसके बाद 19 दिसंबर, 2017 के पत्रों के द्वारा हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क नियतन का प्रस्ताव दायर किया।
- (ii). लेकिन, प्रस्तावित दरमानों में सुपुर्दगी/प्राप्ति के प्रयोजन से भंडारण यार्ड/शेड में कार्गो के लदान/उतरायी की दर शामिल नहीं है। चूंकि सुपुर्दगी और प्राप्ति तट प्रहस्तन प्रचालनों का अभिन्न अंग हैं, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति, 2016 के अनुसार, एचडीसी में उपस्कर/श्रम की वास्तविक तैनाती के आधार पर प्राप्त/सुपुर्दगी परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क का आकलन किया गया है।
- (iii). इसके अतिरिक्त, एचडीसी अपनायी गई वर्तमान लाइसेंसिंग स्कीम भी प्राप्त और सुपुर्दगी प्रचालनों को कवर करती है और उक्त नीति के अंतर्गत सुपुर्दगी और प्राप्ति सहित संपूर्ण तट प्रहस्तन प्रचालनों पर प्रहस्तन एजेंटों से एचडीसी रायल्टी की वसूली करता है।
- (iv). इसके अतिरिक्त, जब तक के पूरे तट प्रहस्तन दर नियत नहीं होते तब तक प्रहस्तन एजेंटों द्वारा संदेय रायल्टी की मात्रा संबंधी निर्णय का पता नहीं लगाया जा सकता।
- (v). चूंकि दिशानिर्देशों में सुपुर्दगी और प्राप्त प्रचालनों संबंधी कोई मानक नहीं हैं, मामले को केओपीटी द्वारा एमओएस के साथ-साथ प्राधिकरण को भी भेजा गया था और मामले पर 05.11.2016 को प्राधिकरण को इस मामले में दिशानिर्देश देने का अनुरोध किया गया था क्योंकि एचडीसी पर तट प्रहस्तन सेवाएं और साथ ही सुपुर्दगी और प्राप्ति प्रचालन प्रहस्तन एजेंटों द्वारा प्रदान की जाती हैं।
- (vi). एचडीसी पर नई स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन स्कीम एचडीसी पर वर्तमान लाइसेंसिंग स्कीम की समाप्ति यानी 1 अप्रैल, 2017 के पश्चात् लागू की जायेगी। एचडीसी पर वर्तमान स्कीम के अंतर्गत जारी प्रहस्तन एजेंसी लाइसेंस में सुपुर्दगी और प्राप्त प्रहस्तन शामिल हैं, क्योंकि यह तट प्रहस्तन सेवाओं का अभिन्न अंग है और केओपीटी कार्गो की उतरायी। प्राप्ति से सुपुर्दगी। शिपमेंट तक का सारे प्रहस्तन प्रचालन पर विचार करने के पश्चात् प्रहस्तन एजेंटों से रायल्टी प्राप्त करता है।
- (vii). उक्त को देखते हुए, प्रचालनों के साथ-साथ नए तट प्रहस्तन लाइसेंस जारी करने में आने वाली कठिनाइयों से बचने के लिए सुपुर्दगी और प्राप्ति प्रचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्कों का आकलन एचडीसी पर ऐसे प्रचालनों के लिए उपस्कर और/अथवा श्रम की वास्तविक तैनाती के आधार पर किया गया है।
- (viii). तदनुसार, एचडीसी पर प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दर के नियतन के लिए प्रारूप दरमान तैयार किया गया है और उसे बोर्ड ने 30.01.2017 की अपनी बैठक में अनुमोदित कर दिया है।

9.2. केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में, अपफ्रंट प्रशुल्क /अधिकतम दरों के नियतन के लिए कुछेक संकल्पनाएं करने की भी सूचना दी है। केओपीटी द्वारा की गई संकल्पनाएं इस प्रकार हैं:-

- (i). कार्गो गोदी से/को प्राप्ति/सुपुर्दगी के लिए बैगनों/ट्रकों के लदान/उतरायी के लिए उपस्करों की आवश्यकता होती है। बैग कार्गो के मामले में (प्री-स्लंग बैगों के सिवाय) ऐसी उतरायी/लदान हस्तन होती है जिसके लिए श्रमिक तैनात किये जाते हैं।
- (ii). महापत्तनों द्वारा अधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में सुपुर्दगी तथा प्राप्ति प्रचालनों के उपस्कर तैनाती और मानकों के बारे में कोई अनुबद्धता निहित नहीं है। सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क आकलन के लिए एचडीसी पर मुख्य वस्तुओं की सुपुर्दगी के लिए कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के वास्तविक तैनाती प्रतिमान पर सुविचार किया गया है। [केओपीटी द्वारा परिकलन प्रपत्र प्रस्तुत किया गया है।]
- (iii). कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी आयातकों/निर्यातकों को आरोप्य विभिन्न कारकों पर निर्भर करती हैं अर्थात् दस्तावेजीकरण की व्यवस्था, पत्तन प्रभारों का भुगतान, परिवहन की आपूर्ति आदि। इसके अतिरिक्त, पत्तन परिचालित धर्मकांटों पर परिवहन वाहनों की लाइनें और स्ट्रॉकों पर भीड़-भाड़ आदि जैसे कारक भी सुपुर्दगी और प्राप्ति प्रचालनों की गति को प्रभावित करते हैं। इसलिए, सुपुर्दगी और प्राप्ति प्रचालनों के लिए अलग से निष्पादन मानक निर्धारित करना संभव नहीं है। केओपीटी का प्रस्ताव उपस्कर के वास्तविक तैनाती प्रतिमान पर आधारित है।
- (iv). एचडीसी में, प्रहस्तन एजेंटों द्वारा ऑन-बोर्ड (परंपरागत विधि के अंतर्गत) के साथ-साथ तट प्रचालनों के लिए तैनात कार्गो प्रहस्तन उपस्कर या तो उनके स्वयं के होते हैं या उनके द्वारा विभिन्न एजेंसियों से परस्पर स्वीकृत निबंधनों और शर्तों पर किराये पर लिये जाते हैं, जिसकी पत्तन को कोई जानकारी नहीं है। तथापि, एचडीसी द्वारा प्रहस्तन एजेंटों द्वारा ऐसे उपस्करों को किराये पर लेने की दरों का पता लगाने का प्रयास किया गया परंतु उनसे अधिकृत तौर पर कुछ भी प्राप्त नहीं हो सका। तथापि, ऐसे दरें अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से विभिन्न स्रोतों से एकत्र की गई हैं।
- (v). रेलवे बैगनों से कार्गो की सुपुर्दगी और प्राप्ति के मामले में, निर्धारित प्रशुल्क रेल वाहित कार्गो के मामले में प्रहस्तन एजेंटों के लिए समय-समय पर लागू रेलवे नियमों के अनुसार निशुल्क अनुबद्ध समय के भीतर रेलवे रैकों से/को कार्गो उतारना/लदाना कार्य पूरा करने पर लागू होगा। अनुबद्ध निःशुल्क समय के भीतर रैक का लदान/उतरायी पूरा करने में असफल रहने पर संबंधित आयातक/निर्यातक के प्रहस्तन एजेंट द्वारा यथा लागू विलंब शुल्क देना होगा।
- (vi). परियोजना कार्गो के मामले में लदान/उतरायी प्रचालन के लिए उपस्कर की तैनाती पूरी पाली के दौरान एक समान नहीं रहती क्योंकि यह कार्गो के आकार, साइज़ और वजन पर निर्भर करता है। इसके अतिरिक्त सुपुर्दगी/प्राप्ति कार्यक्रम आयातकों/निर्यातकों द्वारा उनकी आवश्यकता और उपयुक्तता के अनुसार बनाया जाता है, जिससे परियोजना कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के दौरान उपस्कर अक्सर बेकार खड़े रहते हैं। इसलिए कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण कठिन होता है। लेकिन, वर्तमान प्रहस्त एजेंटों से एकत्र सूचना के आधार पर एक सांकेतिक प्रशुल्क आकलित किया गया है।
- (vii). दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7 के संबंध में, यह बताया जाता है कि एचडीसी में तट प्रहस्तन एजेंटों के अपने श्रमिक नहीं होते और वे श्रम यूनियन द्वारा नियंत्रित पंजीकृत श्रमिक पूल से श्रम शक्ति प्राप्त करते हैं। इन श्रमिकों को मासिक मजदूरी दी जाती है और उनकी प्रति पाली लागत फ्रिज बेनिफिट्स के साथ सीटीसी आधार पर आकलित की गई है।
- (viii). शुष्क बल्क कार्गो के लिये, आकलन की समान पद्धति, जैसा तट प्रहस्तन प्रचालनों में किया गया है, कुल उपस्कर और श्रम लागत के 20% प्रचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय तथा कुल प्रचालन लागत के 20% की गुंजाइश पर सुविचार करते हुए अपनायी गयी है। शुष्क बल्क कार्गो की सड़क द्वारा सुपुर्दगी के लिये प्रहस्तन एजेंट द्वारा किसी श्रम की तैनाती न करने को देखते हुए, ऐसे प्रचालन के लिये किसी श्रम लागत पर सुविचार नहीं किया गया है।
- (ix). उक्त दिशानिर्देशों में, बैग कार्गो के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के अपफ्रंट प्रशुल्क के नियतन के बारे में, प्राधिकरण ने 10% उपस्कर लागत को श्रम लागत के रूप में लिया है। तथापि, बैग कार्गो की सुपुर्दगी प्राप्ति प्रचालनों के साथ-साथ रेलवे रैक से कार्गो की हस्तन उतरायी श्रम प्रधान कार्य हैं, इसलिए श्रम की तैनाती पर अलग से विचार किया जाना होगा। तदनुसार, बैग कार्गो के सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालनों और रेलवे रैक से कार्गो की हस्तन उतरायी के लिए श्रम का वास्तविक तैनाती प्रतिमान और अनौपचारिक रूप से स्थानीय श्रमिक आपूर्तिकर्ता से प्राप्त यूनियन नियमानुसार प्रत्येक श्रमिक द्वारा लदान/उतरायी कार्गो की प्रति व्यक्ति मात्रा के आधार पर प्रस्ताव किया गया है। अन्य घटक अर्थात् प्रचालन उपरिव्यय, प्रशासनिक उपरिव्यय और गुंजाइश पर उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार ही सुविचार किया गया है। इस प्रकार प्राप्त श्रमिक दरें एचडीसी द्वारा किराये पर संविदा श्रमिकों के सीटीसी के साथ तुलनीय भी पाई गई है।

- (x). एचडीसी से मूव होने वाला बैग कार्गो भी 50 किलो के समान बैग आकार का होता है, उसके भीतर सामान चाहे कोई हो। इस प्रकार, सुपुर्दगी और प्राप्ति के लिए 50 किलो बैग के प्रहस्तन के लिए समान प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है जो एचडीसी पर सामान्यतः प्रहस्त किया जाता है।
- (xi). प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अधिकतम दरें हैं।
- (xii). दरमानों में शामिल करने के लिए प्राधिकरण द्वारा बनायी जाने वाली सामान्य सोपाधिकताओं को भी एचडीसी द्वारा प्रस्तावित दरमानों में जोड़ दिया गया है।
- (xiii). आकलन में प्रयुक्त सूचना विभिन्न प्रयोक्ताओं से मौखिक बातचीत के आधार पर अनौपचारिक रूप से प्राप्त की गई हैं और उसकी तथ्यता के लिए कोई दस्तावेज़/रिकार्ड उपलब्ध नहीं है।

9.3. तदनुसार, केओपीटी ने अपने 14 फरवरी, 2017 के प्रस्ताव में, निम्नलिखित के लिए अनुमोदन चाहा है।

- (i). पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्रों में पे-लोडर द्वारा यांत्रिक रूप से सड़क मार्ग द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के सुपुर्दगी प्रभार।

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो	35.28

- (ii). पत्तन परिसर के भीतर रेल द्वारा कार्गो की सुपुर्दगी के प्रभार (वैगन लदान क्षेत्र में कार्गो को एकत्र करने, लदान पश्च सफाई और शेष कार्गो को वापस भेजने और उसकी भंडारण क्षेत्र में पुनः स्टैकिंग सहित)

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो	38.85

- (iii). पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र में, वैगनो से हस्तन उतरायी द्वारा वैगन स्थल से कार्गो की उपस्कर द्वारा रेल यार्ड के निकटतम बैक-अप क्षेत्र को अंतरण सहित शुष्क बल्क कार्गो के प्राप्ति प्रभार।

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो	53.78

- (iv). पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र से/को सड़क द्वारा बैग कार्गो के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रभार

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी प्रकार का वर्ग कार्गो (50 किलो का बैग)	117.34

- (v). पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र से/को रेल सड़क द्वारा कार्गो के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रभार (भंडारण क्षेत्र से रेलवे साइडिंग को या इसके विपरीत कार्गो की ढुलाई सहित)

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी प्रकार का बैग कार्गो (50 किलो का बैग)	242.42

- (vi). पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र सड़क मार्ग से/को परियोजना कार्गो के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रभार

क्र.सं.		वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	परियोजना कार्गो	5 टन से कम	74.67
2.		5 टन से अधिक 10 टन से कम	84.00
3.		10 टन से अधिक 20 टन से कम	109.03
4.		20 टन से अधिक 40 टन से कम	128.69

टिप्पणी: 40 टन से अधिक के परियोजना कार्गो की सीधे ढुलाई वाहनों पर/से उतरायी/लदान किया जायेगा और सुपुर्दगी/प्राप्ति के समय आगे और उतरायी/लदान अपेक्षित नहीं होगा।

- (vii). पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र से/को सड़क द्वारा लौह और इस्पात कार्गो के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रभार.

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, स्टील स्लैब	84
2.	सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, जीपी कॉयल (10 टन तक का एक नग)	50
3.	सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, जीपी कॉयल (10-25 टन तक का एक नग)	63
4.	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	56
5.	डब्ल्यूआर कॉयल	45

- (viii). पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र से/को लौह और इस्पात कार्गो द्वारा रेल कार्गो के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रभार मध्यवर्ती परिवहन सहित

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, स्टील स्लैब	164.53
2.	सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, जीपी कॉयल	120.53
3.	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	120.88
4.	डब्ल्यूआर कॉयल	116.48

- (ix). प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रचालनों के अप्रॉक्रेट प्रशुल्क/ अधिकतम दरों के निर्धारण के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:-

- (क). रेल वाहित कार्गो के मामले में प्रहस्तन एजेंटों के लिए समय-समय पर लागू रेलवे नियमों के अनुसार अनुबद्ध समय के भीतर रेलवे रैकों से/को कार्गो उतारना/लदाना कार्य पूरा करना अपेक्षित है। अनुबद्ध निःशुल्क समय के भीतर रेल का लदान/उतराया पूरा करने में असफल रहने पर संबंधित आयातक/निर्यातक के प्रहस्तन एजेंट को यथा लागू विलंब शुल्क देना होगा।
- (ख) सड़क मार्ग के कार्गो के लिए कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए लदान/उतराया के कोई मानक नहीं हैं, क्योंकि परिवहन आयातक/निर्यातक पर निर्भर करता है और प्रहस्तन एजेंट की इसमें कोई भूमिका नहीं होती।

9.4. 24 फरवरी, 2017 के प्रस्ताव के साथ, केओपीटी ने निम्नलिखित के लिए गणना भी प्रस्तुत की है।

- (i). एचडीसी में गोदी क्षेत्र के भीतर भंडारण स्थलों पर/से सड़क द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के प्रभारों का आकलन।
- (ii). एचडीसी पर गोदी क्षेत्र के भीतर भंडार स्थानों से रेल द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्रदायगी/प्राप्त करने हेतु प्रभार का मूल्यंकन। इस संबंध में एचडीसी का यह कहना है:-
- (क). सफाई, ट्रिमिंग, चूना छिड़काव, द्वारा खोलना/ बंद करना, श्रमिक लगाना आदि के लिए काफी संख्या में श्रमिकों की जरूरत को देखते हुए, श्रम लागत वास्तविक तैनाती आधार पर ली गई है।
- (ख). श्रम लागत आकलन के लिए, सीटीसी प्रति श्रमिक अनौपचारिक रूप से प्राप्त सूचना के आधार पर 22,500/- रु. प्रति माह की दर से विचार में ली गई है। पेलोडर प्रभार की सुविचारित दर प्रहस्तन एजेंटों से अनौपचारिक रूप से ली गई सूचना के अनुसार सुविचारित की गई है। सुपुर्दगी से पूर्व कार्गो को वैगन लदान क्षेत्र में एकत्र किया जाता है, साथ-साथ पश्च लदान क्लीयरेंस के साथ ही साथ शेष कार्गो को वापस भेजना तथा भंडार में कार्गो की री-स्टैकिंग की भी जरूरत पड़ती है, जिसके लिए उपस्कर सहायता जरूरी होती है। इसलिए, यद्यपि वास्तविक वैगन लदान समय लगभग 5 घंटे होता है, पेलोडर की तैनाती और उसका प्रभार पूरी पाली आधार पर किया गया है।

- (iii). एचडीसी के गोदी क्षेत्र के भीतर भंडारण के लिए रेलवे वैगनों से हस्तन उतरायी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्रति प्रभारों का आकलन।
- (iv). सड़क मार्ग द्वारा बैग कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण। इस संबंध में, एचडीसी ने निम्नलिखित बताया है:-
- (क). कार्गो की सुपुर्दगी के लिए लदान दर आयातक/निर्यातक द्वारा ट्रकों/लारियों की उपलब्धता पर निर्भर है।
- (ख). प्रति पाली लदान मात्रा का आकलन निम्नलिखित पर विचार करके किया गया है:-
- (i) प्रति घंटा 6 लारी लदान।
- (ii) प्रति लारी 200 बैग का लदान।
- (iii) प्रत्येक बैग का भार 50 किलो है।
- (iv) पाली में लदान समय 7.5 घंटा है।
- (v). रेल द्वारा बैग कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के अपफ्रंट प्रशुल्क का आकलन (शैड में कार्गो ट्रकों का हस्तन लदान, शैड से कार्गो की वैगन तक ट्रकों द्वारा ढुलाई और लारी से वैगन में कार्गो का लदान शामिल है)। इस संबंध में, एचडीसी ने निम्नलिखित बताया है:-
- (क). आकलन प्रति वैगन 4 श्रमिक तैनाती के आधार पर है।
- (ख). हल्दिया में श्रमिकों की आपूर्ति श्रमिकों के निजी पूल द्वारा की जाती है जिसे सामान्यतः 'कार्गो पूल' के नाम से जाना जाता है। वर्तमान यूनियन नियमों के अनुसार, श्रमिक सांविधिक लाभों के साथ मासिक मज़दूरी पाते हैं जो काफी अधिक है। बैग कार्गो की ढुलाई के लिए ट्रकों वहां ट्रकों का एक नियत फ्लीट है जिसे किसी अन्य कार्गो की ढुलाई में प्रयोग नहीं किया जाता। प्रति श्रमिक लदान सीमा श्रम यूनियनों द्वारा नियंत्रित है। उपरोक्त कारणों से, हल्दिया में बैग कार्गो (50 कि.ग्रा. बैगों में) के प्रहस्तन की लागत प्रति टन काफी अधिक है।
- (ग). हल्दिया में शैड और रेलवे साइडिंग को ध्यान में रखकर बैग कार्गो का अंतरण हुक बिंदु से वैगनों को या उसके विपरीत ट्रकों द्वारा किया जाता है। तथापि, एचडीसी में ऊंची श्रम लागत के कारण लागत का परिवहन 242.42 रु. प्रति टन की उच्च दर पर किया गया है।
- (घ). उपर्युक्त आकलित प्रशुल्क भारतीय रेल नियमों के अनुसार, निर्धारित निशुल्क अवधि के भीतर रेक का लदान/ उतरायी के पूरा करने पर लागू होंगे।
- (vi). परियोजना कार्गो की सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्दगी/प्राप्ति के अपफ्रंट प्रशुल्क का आकलन। इस संबंध में, एचडीसी निम्नवत् बताया है:-
- (क). उक्त दरों का आकलन एक बार में एक पैकेज का लदान/उतरायी को ध्यान में रखकर किया गया है।
- (ख). परियोजना कार्गो के मामले में, पूरी पाली के दौरान यहां तक कि दिन भर में भी लदान/उतरायी एक समान नहीं होती और निर्यातकें/आयातकों द्वारा सुपुर्दगी प्राप्ति की व्यवस्था समय-समय पर बहुत छोटे पार्सलों में थोड़ा-थोड़ा करके की जाती है। इसलिए परियोजना कार्गो प्रशुल्क निर्धारण कठिन होता है। तथापि, अनौपचारिक रूप से एकत्र की गई सूचना के आधार पर प्रशुल्क का आकलन किया गया है, जैसा ऊपर सारणी में दर्शाया गया।
- (ग). लदान/उतरायी परिचालनों में उपस्करों के लगाये जाने को देखते हुए, केवल फार्कलिफ्ट के मामले में श्रमिक तैनाती पर विचार नहीं किया गया है चल क्रेन के मामले में श्रमिक तैनाती वास्तविक आधार पर ली गई है। तदनुसार, उपस्कर लागत का 10% श्रम लागत के मानक पर वर्तमान निर्धारण में विचार नहीं किया गया है।
- (घ). प्रति पाली सुपुर्दगी मात्रा के साथ-साथ उपस्कर तैनाती के तरीके पर सुविचार प्रहस्तन एजेंटों से अनौपचारिक रूप से मौखिक प्राप्ति की गई जानकारी के आधार पर किया गया है और इसे रिकॉर्ड से समर्थित नहीं किया जा सकता।

- (ड). 40 टन वजन से अधिक के पैकेजों को सीधे सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए विशिष्ट कार्गो वाहनों पर/से जहाजी क्रेन द्वारा लादा/उतारा जाता है।
- (vii). स्टील कार्गो की सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्दगी/प्राप्ति के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण। इस संबंध में एचडीसी ने निम्नवत् बताया है:-
- (क). लौह और इस्पात कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए प्रति पाली उत्पादकता स्तर का प्रत्यक्ष आकलन संभव नहीं है। क्योंकि सुपुर्दगी का लदान आयातक/निर्यातक द्वारा ट्रेलरों की आपूर्ति पर निर्भर करता है। तथापि एक ट्रेलर पर लदान/उतरायी पर लगा समय और एक ट्रेलर पर लदान/उतरायी की प्रहस्तित मात्रा के आधार पर प्रति पाली मात्रा का निर्धारण किया गया है।
- (ख). उपस्कर और श्रम की तैनाती का तरीका एचडीसी में प्रचलित प्रथा के अनुसार लिया गया है।
- (ग). लदान/उतरायी परिचालनों में उपस्करों के लगाये जाने को देखते हुए, केवल फार्कलिफ्ट के मामले में श्रमिक तैनाती पर विचार नहीं किया गया है। चल क्रेन के मामले में श्रमिक तैनाती वास्तविक आधार पर ली गई है। तदनुसार, उपस्कर लागत का 10% श्रम लागत के मानक पर वर्तमान निर्धारण में विचार नहीं किया गया है।
- (viii). रेल द्वारा स्टील की सुपुर्दगी/प्राप्ति के अप्रकट प्रशुल्क का निर्धारण (भंडार क्षेत्र में ट्रेलरों पर कार्गो के हस्तन लदान, ट्रेलरों द्वारा कार्गो की शैड से वैगनों तक ढुलाई और तत्पश्चात् कार्गो ट्रेलरों से वैगनों के लदान सहित) इस संबंध में एचडीसी ने निम्नवत् बताया है:-
- (क). उक्त स्टील कार्गो मुख्यतः बाक्स-एन-वैगनों में परिवहन किया जाता है, इसलिए को वैगनों से/को लदान/उतरायी के लिए क्रेनों का प्रयोग किया जाता है।
- (ख). उपस्कर और श्रमिक लगाने का तरीका एचडीसी में प्रचलित प्रथा के अनुसार लिया गया है।
- (ग). यह मान कर चला गया है कि एक पूरी रेक में 2500 एमटी कार्गो एक पाली में प्रहस्त किया जाता है।
- (घ). वैगन बिंदु पर प्रति क्रेन 4 श्रमिक लगाये जाते हैं और वर्तमान प्रथा के अनुसार यार्ड में 2 श्रमिक प्रति क्रेन लगाने अपेक्षित हैं।

10. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, हमने 14 फरवरी, 2017 के केओपीटी के प्रस्ताव की प्रति अपने 21 फरवरी 2017 के पत्र के साथ संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी। कुछेक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/ स्टीवडोर संघों ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। उक्त टिप्पणियां केओपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गई। केओपीटी ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/ स्टीवडोर संघों की टिप्पणियों पर अपने 23 मार्च, 2017 के पत्र के द्वारा उत्तर दिया।

11. केओपीटी के प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, केओपीटी से हमारे 7 अगस्त, 2017 के पत्र के द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था। 13 नवंबर, 2017 के अनुस्मारक के पश्चात् केओपीटी ने 20 नवंबर, 2017 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर केओपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी का उत्तर
(i)(क)	जहाजी क्रेन और एचएमसी द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली संकल्पित प्रत्येक कार्गो मद की अलग-अलग जहाजी दिवस उत्पादकता के समर्थन में विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।	एचडीसी पर शुष्क बल्क कार्गो जहाजी क्रेन द्वारा मुख्यतः बर्थ संख्या 9 पर प्रहस्तित होता है जबकि वही बर्थ संख्या 2, 4ख, 8 और 13 पर एमएचसी द्वारा प्रहस्तित किया जाता है। जहाजी क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए निष्पादन मानकों का आकलन बर्थिंग नीति में दिये गए दिशानिर्देशों के अनुसार किया गया है जबकि एमएचसी के लिए, संविदात्मक निष्पादन मानकों पर विचार किया गया है। यह बताया जाता है कि, संविदा के अनुसार, एमएचसी प्रचालित बर्थों पर बेंचमार्क उत्पादकता मानक 20,000 एमटी प्रति दिन 2 एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के लिए है, शुष्क बल्क कार्गो की प्राकृति चाहे कैसी भी हो। बर्थ संख्या 9 के निष्पादन मानकों का परिकलन भेजा जा रहा है।
(i)(ख)	यद्यपि केओपीटी ने सूचित किया है कि उन्होंने बर्थिंग नीति के अनुसार उत्पादकता का अनुपालन करते हुए शुष्क बल्क	एचडीसी की एमएचसी बर्थ पर, शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन एमएचसी द्वारा ही होता है। केवल बर्थ संख्या 9 पर

<p>कार्गो के विषय में तट प्रहस्तन निकाला है, यह देखा जाता है कि केओपीटी द्वारा प्रहस्त किये जाने वाली शुष्क बल्क कार्गो मदों में से किसी की भी उत्पादकता बर्थिंग नीति में निर्धारित उत्पादकता से मेल नहीं खाती है। उदाहरणार्थ, कोयले के मामले में, केओपीटी ने 4 नग जहाजी क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए 8300 टन की जहाजी दिवस उत्पादकता पर विचार किया है जबकि बर्थिंग नीति 12000 टन (4 जहाजी क्रेन x 3000 टन प्रति दिन प्रति क्रेन) की जहाजी दिवस उत्पादकता अनुबद्ध करती है।</p>	<p>जहाजी क्रेनों का प्रयोग करते हुए परंपरागत विधि से कार्गो प्रहस्त किया जाता है। एमएचसी और जहाजी क्रेन का मिश्रण प्रयोग में नहीं लाया जाता।</p> <p>बर्थिंग नीति दिशानिर्देशों के खंड - 4.1.3(iv) अंतर्गत वस्तुवार बर्थ दिवस उत्पादकता मानक एचडीसी पर लागू नहीं हो सकते।</p> <p>दिशानिर्देशों में, प्राधिकरण द्वारा उत्पादकता संभवतः उन सागर पत्तनों को ध्यान में रखते हुए दी गई है जो पूरे लदे जलयानों का टॉप कार्गो के साथ प्रहस्तन करते हैं जो उन्हें उत्पादकता का उच्च स्तर प्राप्त करने का अवसर देते हैं।</p> <p>इस संबंध में, यह कहा जा सकता है कि, बर्थिंग नीति के कार्यान्वयन संबंधी मुंबई में आयोजित हुई कार्यशाला के दौरान, यह बताया गया था कि बर्थिंग नीति दिशानिर्देशों को विभिन्न पत्तनों द्वारा स्थानीय स्थितियों और अन्य वर्किंग प्रतिमानों को देखते हुए अपनाया होगा और कार्गो-वार उत्पादकता मानकों को उसके अनुसार निर्धारित किया जा सकेगा।</p> <p>तदनुसार, एचडीसी ने इस प्रकार अपनाये गए बर्थिंग नीति दिशानिर्देशों के निबंधनों के अनुसार जहाजी गियर का प्रयोग करते हुए विभिन्न कार्गो के प्रहस्तन के उत्पादकता मानकों का आकलन किया गया है। इस मुद्दे को प्राधिकरण द्वारा अपने 04.01.2017 के आदेश के पैरा 8(3) में कवर किया गया है जिसे प्राधिकरण के 09.02.2017 के पत्र संख्या टीएएमपी/59/2016-केओपीटी के द्वारा अधिसूचित किया गया। प्रसंगवश इन उत्पादकता मानकों को केओपीटी बोर्ड ने भी अनुमोदित किया है।</p> <p>तदनुसार, यह अनुरोध है कि एचडीसी द्वारा आकलित उक्त उत्पादकता मानकों पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचार किया जाये।</p> <p>एचडीसी पर, शुष्क बल्क कार्गो पोत केवल बॉटम कार्गो के साथ आते हैं जिसमें कार्गो जहाजी हैचों में ऊंची रिब्स में रखा होता है जिससे सागर स्तरीय पत्तनों की तरह उत्पादकता का उंचा स्तर प्राप्त नहीं हो सकता। जहां तक एचडीसी जैसे 'लो-ड्राफ्ट' पत्तनों का संबंध है, हैचों में उपस्करों के प्रयोग से कार्गो को जहाज के होल्ड में इकट्ठा करना और साथ ही कार्गो की हैच और डैक में सफाई और झाड़ू लगाने में भी समय लगता है और उससे भी उत्पादकता प्रभावित होती है।</p> <p>तदनुसार, एचडीसी की बर्थिंग नीति में जहाजी दिवस उत्पादकता के आकलन में कार्गो के बल्क घनत्व, ग्रैव आकार, औसत पिकिंग कारक, जिस पर उत्पादकता निर्भर करती है, जैसे विभिन्न कारकों पर विचार किया गया है। इस प्रकार विभिन्न कार्गो की जहाजी दिवस उत्पादकता (अर्थात् 8300 एमटी कोकिंग कोयले के लिए) आकलित की गई थी। इस संबंध में विस्तृत गणना, जैसी प्राधिकरण को एचडीसी केओपीटी के प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत की गई थी, भेजी जा रही है।</p>
--	---

(i)(ग)	इसके अतिरिक्त, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के अनुसार, शुष्क बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता, जैसी बर्थिंग नीति में निर्धारित है, को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के प्रयोजन से ही हिसाब में लेना है।	शुष्क बल्क कार्गो के मामले में 6 घंटे और ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में 2 घंटे का अतिरिक्त समय देने के साथ-साथ प्राधिकरण द्वारा तदर्थ आधार पर अनुमोदित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के अप्रेंट प्रशुल्क दरमानों के खंड 4.3.1 और 4.3.2 के अंतर्गत दांडिक उपबंधों को वापस लिया जा रहा है और स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के अनुसार प्रशुल्क के सूचकांकन का प्रस्ताव एक अलग खंड के अंतर्गत किया जा रहा है।																																																												
(i)(घ)	ऊपर क्रमांक (ख) और (ग) को देखते हुए केओपीटी से स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुलग्नक 3 और 4 में यथाअनुबद्ध उत्पादकता स्तरों के आधार पर विस्तृत गणना से समर्थित, तट प्रहस्तन अप्रेंट प्रशुल्क निकालने का अनुरोध किया जाता है।	भिन्न उत्पादकता मानकों के कारण मुद्दा संख्या 1(क) में पहले ही स्पष्ट कर दिये गए हैं।																																																												
(i)(ङ)	<p>तुलना करने पर, यह देखा गया है कि प्रस्ताव में सुविचारित उत्पादकता मानकों में और दिशानिर्देशों में दिये गए उत्पादकता मानकों में काफी व्यापक अंतर है। ब्यौरा नीचे दिया जा रहा है:</p> <table><tr><th>वस्तु</th><th>केओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार उत्पादकता स्तर (प्रति पाली)</th><th>दिशानिर्देशों के अनुसार (प्रति पाली)</th><th>% अंतर</th></tr><tr><td colspan="4">शुष्क बल्क कार्गो</td></tr><tr><td>कोकिंग कोयला</td><td>2767</td><td>3600</td><td>- 23.14</td></tr><tr><td>अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)</td><td>2767</td><td>4000</td><td>- 30.82</td></tr><tr><td>मेट कोक</td><td>2600</td><td>3600</td><td>- 27.78</td></tr><tr><td>चूनापत्थर</td><td>4567</td><td>3240</td><td>40.96</td></tr><tr><td>मैंगनीज अयस्क</td><td>3267</td><td>2610</td><td>25.17</td></tr><tr><td>लौह अयस्क फिन्स और लम्पस</td><td>4333</td><td>5840</td><td>- 25.80</td></tr><tr><td>एमओपी</td><td>2667</td><td>2700</td><td>-1.22</td></tr><tr><td>क्लैंकर</td><td>4867</td><td>3240</td><td>50.22</td></tr><tr><td>जिप्सम</td><td>4867</td><td>3240</td><td>50.22</td></tr><tr><td>रॉक फॉस्फेट</td><td>2667</td><td>2430</td><td>9.75</td></tr><tr><td>सल्फर</td><td>2667</td><td>2430</td><td>9. 5</td></tr><tr><td>चीनी</td><td>2767</td><td>1980</td><td>39.75</td></tr><tr><td colspan="4">ब्रेक बल्क कार्गो</td></tr></table>	वस्तु	केओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार उत्पादकता स्तर (प्रति पाली)	दिशानिर्देशों के अनुसार (प्रति पाली)	% अंतर	शुष्क बल्क कार्गो				कोकिंग कोयला	2767	3600	- 23.14	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	2767	4000	- 30.82	मेट कोक	2600	3600	- 27.78	चूनापत्थर	4567	3240	40.96	मैंगनीज अयस्क	3267	2610	25.17	लौह अयस्क फिन्स और लम्पस	4333	5840	- 25.80	एमओपी	2667	2700	-1.22	क्लैंकर	4867	3240	50.22	जिप्सम	4867	3240	50.22	रॉक फॉस्फेट	2667	2430	9.75	सल्फर	2667	2430	9. 5	चीनी	2767	1980	39.75	ब्रेक बल्क कार्गो				उत्पादकता मानकों में विचलन के कारण पहले ही स्पष्ट कर दिये गए हैं।
वस्तु	केओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार उत्पादकता स्तर (प्रति पाली)	दिशानिर्देशों के अनुसार (प्रति पाली)	% अंतर																																																											
शुष्क बल्क कार्गो																																																														
कोकिंग कोयला	2767	3600	- 23.14																																																											
अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	2767	4000	- 30.82																																																											
मेट कोक	2600	3600	- 27.78																																																											
चूनापत्थर	4567	3240	40.96																																																											
मैंगनीज अयस्क	3267	2610	25.17																																																											
लौह अयस्क फिन्स और लम्पस	4333	5840	- 25.80																																																											
एमओपी	2667	2700	-1.22																																																											
क्लैंकर	4867	3240	50.22																																																											
जिप्सम	4867	3240	50.22																																																											
रॉक फॉस्फेट	2667	2430	9.75																																																											
सल्फर	2667	2430	9. 5																																																											
चीनी	2767	1980	39.75																																																											
ब्रेक बल्क कार्गो																																																														

	<table><tr><td>बैग कार्गो</td><td>450</td><td>7 0</td><td>-40</td></tr><tr><td>परियोजना कार्गो</td><td>300</td><td>-</td><td>NA</td></tr><tr><td>सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, इत्यादि.</td><td>768</td><td>700</td><td>9.71</td></tr><tr><td>स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल</td><td>1792</td><td>3400</td><td>- 47.29</td></tr><tr><td>स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल</td><td>585</td><td>700</td><td>- 16.43</td></tr></table> <p>एचडीसी से अनुरोध है कि वे शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की प्रत्येक मद में अंतर के कारणों का औचित्य बताएं।</p>	बैग कार्गो	450	7 0	-40	परियोजना कार्गो	300	-	NA	सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, इत्यादि.	768	700	9.71	स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल	1792	3400	- 47.29	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	585	700	- 16.43											
बैग कार्गो	450	7 0	-40																													
परियोजना कार्गो	300	-	NA																													
सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, इत्यादि.	768	700	9.71																													
स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल	1792	3400	- 47.29																													
स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	585	700	- 16.43																													
(ii)	<p>पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित, परियोजना कार्गो के प्रति टुक प्रति पाली 150 टन का उत्पादकता मानक पिछले 3 वर्षों के लिए उक्त कार्गो की वास्तविक उत्पादकता के साथ पुख्ता करें, जैसा पत्तन ने सूचित किया है।</p>	<p>पिछले 3 वर्षों के लिए परियोजना कार्गो और मशीनरी की औसत प्रति टुक प्रति पाली उत्पादकता, जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए, परंपरागत विधि से प्रहस्त, निम्नवत् है:</p> <table><tr><th>सं.</th><th>वर्ष</th><th>कार्गो की कुल मात्रा एमटी में</th><th>कार्यरत टुकों की कुल संख्या</th><th>औसत टुक प्रति पाली उत्पादकता एमटी में</th></tr><tr><td>1</td><td>2016-17</td><td>9865</td><td>53</td><td>186.13</td></tr><tr><td>2</td><td>2015-16</td><td>2579</td><td>18</td><td>143.28</td></tr><tr><td>3</td><td>2014-15</td><td>8778</td><td>66</td><td>1 2.95</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>योग</td><td>21219</td><td>137</td><td>154. 8</td></tr></table> <p>पिछले 3 वर्षों के लिए परियोजना कार्गो और मशीनरी की औसत जहाजी दिवस उत्पादकता, जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए, परंपरागत विधि से प्रहस्त निम्नवत् है:</p>	सं.	वर्ष	कार्गो की कुल मात्रा एमटी में	कार्यरत टुकों की कुल संख्या	औसत टुक प्रति पाली उत्पादकता एमटी में	1	2016-17	9865	53	186.13	2	2015-16	2579	18	143.28	3	2014-15	8778	66	1 2.95							योग	21219	137	154. 8
सं.	वर्ष	कार्गो की कुल मात्रा एमटी में	कार्यरत टुकों की कुल संख्या	औसत टुक प्रति पाली उत्पादकता एमटी में																												
1	2016-17	9865	53	186.13																												
2	2015-16	2579	18	143.28																												
3	2014-15	8778	66	1 2.95																												
	योग	21219	137	154. 8																												

		<table><tr><th>सं.</th><th>वर्ष</th><th>कार्गो की कुल मात्रा एमटी में</th><th>कार्यरत हुकों की कुल संख्या</th><th>औसत जहाजी दिवस उत्पादकता एमटी में</th></tr><tr><td>1</td><td>2016-17</td><td>9865</td><td>11.08</td><td>890.34</td></tr><tr><td>2</td><td>2015-16</td><td>2579</td><td>4.25</td><td>606.32</td></tr><tr><td>3</td><td>2014-15</td><td>8778</td><td>43.39</td><td>202.24</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>योग</td><td>21219</td><td>58.72</td><td>361.36</td></tr></table>	सं.	वर्ष	कार्गो की कुल मात्रा एमटी में	कार्यरत हुकों की कुल संख्या	औसत जहाजी दिवस उत्पादकता एमटी में	1	2016-17	9865	11.08	890.34	2	2015-16	2579	4.25	606.32	3	2014-15	8778	43.39	202.24							योग	21219	58.72	361.36																									
सं.	वर्ष	कार्गो की कुल मात्रा एमटी में	कार्यरत हुकों की कुल संख्या	औसत जहाजी दिवस उत्पादकता एमटी में																																																					
1	2016-17	9865	11.08	890.34																																																					
2	2015-16	2579	4.25	606.32																																																					
3	2014-15	8778	43.39	202.24																																																					
	योग	21219	58.72	361.36																																																					
(iii)	इसके अतिरिक्त, पिछले 3 वर्षों में शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की प्रत्येक मद, जैसी ऊपर सूचीबद्ध है, की प्राप्त औसत उत्पादकता बताई जाये।	<p>पिछले 3 वर्षों में <u>शुष्क बल्क कार्गो</u> और <u>ब्रेक बल्क कार्गो</u> की औसत हुक पाली उत्पादकता, जहाजी केन का प्रयोग करते हुए, परंपरागत विधि से प्रहस्त, निम्नवत् है:</p> <table><tr><th rowspan="2">कार्गो</th><th colspan="3">औसत हुक पाली उत्पादकता एमटी में</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr><tr><td>कोकिंग कोयला</td><td>663.54</td><td>609.81</td><td>-</td></tr><tr><td>अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)</td><td>580.83</td><td>635.66</td><td>505.49</td></tr><tr><td>मेट कोक</td><td>500.37</td><td>453.47</td><td>615.45</td></tr><tr><td>चूनापत्थर</td><td>566.56</td><td>591.50</td><td>675.15</td></tr><tr><td>मैंगनीज अयस्क</td><td>664.41</td><td>671.41</td><td>664.13</td></tr><tr><td>लौह अयस्क फिन्स और लम्पस</td><td>747.41</td><td>65.25</td><td>569.70</td></tr><tr><td>एमओपी</td><td>739.88</td><td>595.9</td><td>-</td></tr><tr><td>क्विलंकर</td><td>-</td><td>721.98</td><td>489.78</td></tr><tr><td>जिप्सम</td><td>-</td><td>447.06</td><td>39.75</td></tr><tr><td>रॉक फॉस्फेट</td><td>453.68</td><td>382.78</td><td>325.92</td></tr><tr><td>सल्फर</td><td>510.07</td><td>379.30</td><td>322.12</td></tr><tr><td>चीनी</td><td>371.92</td><td>500.79</td><td>473.09</td></tr></table> <p>पिछले 3 वर्षों के दौरान <u>शुष्क बल्क कार्गो</u> और अन्य <u>ब्रेक बल्क कार्गो</u> की औसत जहाजी दिवस उत्पादकता, जहाजी केन का उपयोग करते हुए, परंपरागत विधि द्वारा निम्नवत् है:</p>	कार्गो	औसत हुक पाली उत्पादकता एमटी में			2014-15	2015-16	2016-17	कोकिंग कोयला	663.54	609.81	-	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	580.83	635.66	505.49	मेट कोक	500.37	453.47	615.45	चूनापत्थर	566.56	591.50	675.15	मैंगनीज अयस्क	664.41	671.41	664.13	लौह अयस्क फिन्स और लम्पस	747.41	65.25	569.70	एमओपी	739.88	595.9	-	क्विलंकर	-	721.98	489.78	जिप्सम	-	447.06	39.75	रॉक फॉस्फेट	453.68	382.78	325.92	सल्फर	510.07	379.30	322.12	चीनी	371.92	500.79	473.09
कार्गो	औसत हुक पाली उत्पादकता एमटी में																																																								
	2014-15	2015-16	2016-17																																																						
कोकिंग कोयला	663.54	609.81	-																																																						
अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	580.83	635.66	505.49																																																						
मेट कोक	500.37	453.47	615.45																																																						
चूनापत्थर	566.56	591.50	675.15																																																						
मैंगनीज अयस्क	664.41	671.41	664.13																																																						
लौह अयस्क फिन्स और लम्पस	747.41	65.25	569.70																																																						
एमओपी	739.88	595.9	-																																																						
क्विलंकर	-	721.98	489.78																																																						
जिप्सम	-	447.06	39.75																																																						
रॉक फॉस्फेट	453.68	382.78	325.92																																																						
सल्फर	510.07	379.30	322.12																																																						
चीनी	371.92	500.79	473.09																																																						

कार्गो	औसत जहाजी दिवस उत्पादकता एमटी में		
	2014-15	2015-16	2016-17
कोकिंग कोयला	5435	5684	-
अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	4872	5661	4930
मेट कोक	3945	4269	27 9
चूनापत्थर	4716	4870	7790
मैंगनीज अयस्क	4946	5543	5149
लौह अयस्क फिन्स और लम्पस	6771	6109	5123
एमओपी	3768	3139	-
क्लिकर	-	5953	4915
जिप्सम	-	5234	150
रॉक फॉस्फेट	2777	2932	2381
सल्फर	3699	3716	2143
चीनी	3491	2646	4278

पिछले 3 वर्षों में स्टील कार्गो की औसत हुक पाली उत्पादकता, जहाजी क्रेन का उपयोग करते हुए परंपरागत विधि से निम्नवत् है:

कार्गो	औसत हुक पाली उत्पादकता	औसत जहाजी दिवस उत्पादकता
सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, इत्यादि.	409	2415
स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल	612	3179
स्टील विल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	276	271

पिछले 3 वर्षों में बैग कार्गो (प्रत्येक 50 किलो वजन का) की औसत हुक पाली उत्पादकता, जहाजी क्रेन का उपयोग करते हुए परंपरागत विधि से निम्नवत् है:

सं.	वर्ष	कार्गों की कुल मात्रा एमटी में	कार्यरत हुकों की कुल संख्या	औसत हुक प्रति पाली उत्पादकता एमटी में
1	2016-17	114779	789	145
2	2015-16	151587	1270	119
3	2014-15	157799	1156	137
	योग	424165	3215	132

पिछले 3 वर्षों में बैग कार्गो (प्रत्येक 50 किलो वजन का) की औसत हुक पाली उत्पादकता, जहाजी क्रेन का उपयोग करते हुए परंपरागत विधि से निम्नवत् है:

सं.	वर्ष	कार्गों की कुल मात्रा एमटी में	कार्यरत हुकों की कुल संख्या	औसत जहाजी दिवस उत्पादकता एमटी में
1	2016-17	114779	96.14	1194
2	2015-16	151587	195.22	776
3	2014-15	57799	161.24	979
	योग	42 165	452.60	937

(iv)	<p>अनुलग्नक V के साथ पठित अनुलग्नक II स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानक (कार्गो-वार) जहाजी क्रेन या तट क्रेन या हार्बर चल क्रेन (एचएमसी) (100 टन, अनुलग्नक के नीचे दी गई टिप्पणी के अनुसार) या इनके मिश्रण के द्वारा कार्गो प्रहस्तन के कॉमन उत्पादकता मानक हैं। दिशानिर्देशों प्रत्येक प्रहस्तन उपस्कर के लिए अलग से उत्पादकता मानक निर्धारित नहीं करते हैं।</p> <p>तथापि, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में जहाजी क्रेन और एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के अलग से उत्पादकता मानक सुविचारित किए हैं। चाहा गया अपफ्रंट प्रशुल्क भी प्रहस्तन की दो अलग विधियों के लिए है अर्थात् तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए जहाजी क्रेन और 100 टन एमएचसी। दिशानिर्देश उपस्कर वार नियतन को अनुमत नहीं करते। दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानक इष्टतम उपस्कर प्रहस्तन (जहाजी क्रेन या तट क्रेन या एचएमसी या उपस्करों का मिश्रण) प्रासमिक आधार पर निर्धारित है।</p>	<p>एचडीसी में एमएचसी और जहाजी क्रेनों का साथ-साथ प्रयोग नहीं होता। यही कारण है कि एमएचसी और जहाजी क्रेन के साथ-साथ प्रयोग के कोई उत्पादकता मानक नियत नहीं किये गए हैं।</p>
------	--	--

	इसके अतिरिक्त, प्रयोक्ता एजेंसी, विशेषकर, तट प्रहस्तन कार्यकलाप में, वही सेवा प्राप्त करेगी स्टीवडोरिंग प्रचालन में चाहे कार्गो एचएमसी द्वारा या जहाजी क्रेन द्वारा प्रहस्त किया जाए। यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि वह उपस्कर वार दर अनुमोदित करे। अतः केओपीटी को कार्गो वार एकल दर का प्रस्ताव करना है। अन्य महापत्तनों ने अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव निर्धारित मानकों के अनुसार दायर किये हैं न कि अलग-अलग प्रहस्तन उपस्करों के अनुसार।										
(v)	जहां तक तट प्रहस्तन कार्यकलाप का संबंध है, दिशानिर्देश तट पर कार्गो मूवमेंट के लिए 5 विधियां निर्धारित करते हैं जैसे दिशानिर्देशों के खंड 4.4.1 और 4.4.2 में दिया गया है। यह 5 विधियां स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए उपस्कर तैनाती से मुक्त है। जबकि, पत्तन ने तट प्रहस्तन दरों को स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए सुविचारित उपस्करों से संबद्ध कर दिया है (कार्गो प्रहस्तन जहाजी क्रेन द्वारा या 100 टन एचएमसी द्वार किया गया) इसकी संकल्पना दिशानिर्देशों में नहीं की गई है। बिंदु संख्या IV को ध्यान में रख कर केओपीटी को कार्गो प्रहस्तन के लिए एक प्रशुल्क का प्रस्ताव करें न कि इसे स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए सुविचारित उपस्कर से संबद्ध करे ताकि यह स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुरूप हों।	चूंकि कार्गो जहाजी क्रेन द्वारा या एमएचसी द्वारा ही उतारा जाता है, इसलिए एचडीसी द्वारा केवल 2 विधियों (यानी एमएचसी द्वारा या जहाजी क्रेन द्वारा प्रहस्तन) पर ही सुविचार किया गया है।									
2.1(i)	<p>केओपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन की निम्नलिखित दो विधियों के ही तट प्रहस्तन प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विधि</th><th>प्रहस्तन विधियों का व्यौरा (जहाजी क्रेन के प्रयोग द्वारा)</th><th>प्रहस्तन विधियों का व्यौरा (2 नग एचएमसी के प्रयोग द्वारा)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4</td><td>कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा परेपिती के परिसर ले जाना</td><td>कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा परेपिती के परिसर ले जाना</td></tr> <tr> <td>5</td><td>कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा भंडारण यार्ड को ढुलाई करना</td><td>कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा भंडारण यार्ड को ढुलाई करना</td></tr> </tbody> </table> <p>केओपीटी ने शेष तीन विधियों अर्थात् दिशानिर्देशों के अनुलगनक-IX के अनुसार विधि संख्या 1, 2 व 3 पर सुविचार नहीं किया है। इन तीनों विधियों पर विचार न करने के कारण बताये जाएं।</p>	विधि	प्रहस्तन विधियों का व्यौरा (जहाजी क्रेन के प्रयोग द्वारा)	प्रहस्तन विधियों का व्यौरा (2 नग एचएमसी के प्रयोग द्वारा)	4	कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा परेपिती के परिसर ले जाना	कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा परेपिती के परिसर ले जाना	5	कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा भंडारण यार्ड को ढुलाई करना	कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा भंडारण यार्ड को ढुलाई करना	चूंकि एचडीसी पर शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन या तो जहाजी क्रेनों द्वारा किया जाता है या एमएचसी (2 नग), इसलिए विधि संख्या 4 व 5 पर विचार किया गया है।
विधि	प्रहस्तन विधियों का व्यौरा (जहाजी क्रेन के प्रयोग द्वारा)	प्रहस्तन विधियों का व्यौरा (2 नग एचएमसी के प्रयोग द्वारा)									
4	कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा परेपिती के परिसर ले जाना	कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा परेपिती के परिसर ले जाना									
5	कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा भंडारण यार्ड को ढुलाई करना	कार्गो घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा भंडारण यार्ड को ढुलाई करना									
2.1(ii)	चूना पत्थर, मैगनीज अयस्क, एमोपी, क्लिंकर, जिपस्म, राकफास्फेट, सल्फर और चीनी के मामले में परिकलन में सुविचारित हुकों की प्रति पाली संख्या 4 है जो दिशानिर्देशों के अनुलग्नक 3 में निर्धारित प्रति पाली औसत 3 नग से अधिक है। हुको की अधिक संख्या पर विचार करने के कारण स्पष्ट किये जाये।	एचडीसी में, शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन सामान्यतः 4 जहाजी क्रेनो द्वारा साथ साथ किया जाता है, इसलिये प्रति पाली 4 हुको पर विचार किया गया है।									

2.1(iii)

तुलना करने पर, यह देखा गया है कि केओपीटी द्वारा दोनों विधियों के अंतर्गत तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए संकल्पित उपस्कर प्रोफाइल दिशानिर्देशों में अनुबद्ध उपस्कर प्रोफाइल के अनुरूप नहीं है, जैसा नीचे दिया गया है:-

वस्तु/ वस्तु समूह	विधि/दिशानिर्देशों के अनुसार	केओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार	
		शिप क्रैन से प्रहस्तन	एमएचसी से प्रहस्तन
कोकिंग कोयला	04 06 नग – 10टी पे-लोडर	04 नग – पे-लोडर	08 नग – पे-लोडर
	05 25 नग – 15 टी ट्रक – 10 नग – 10टी पे-लोडर	16 नग – ट्रक – 06 नग – पे-लोडर – 01 नग – पोक्लेंस	28 नग – ट्रक – 10 नग – पे-लोडर – 02 नग – पोक्लेंस
अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	04 06 नग – 10टी पे-लोडर	04 नग – पे-लोडर	08 नग – पे-लोडर
	05 25 नग – 15टी ट्रक – 10 नग – 10टी पे-लोडर	16 नग – ट्रक – 06 नग – पे-लोडर – 01 नग – पोक्लेंस	28 नग – ट्रक – 10 नग – पे-लोडर – 02 नग – पोक्लेंस
मेट कोक	04 06 नग – 10टी पे-लोडर	04 नग – पे-लोडर	08 नग – पे-लोडर
	05 25 नग – 15टी ट्रक – 10 नग – 10टी पे-लोडर	16 नग – ट्रक – 06 नग – पे-लोडर	28 नग – ट्रक – 12 नग – पे-लोडर

उपस्करों की तैनाती एचडीसी में वर्तमान में प्रचलित प्रथा के अनुसार सुविचारित की गई है। उपस्करों की संख्या और तैनाती का प्रतिमान, जैसा दिशानिर्देशों में अनुबद्ध है, का हमेशा एचडीसी में अनुपालन नहीं किया जा सकता।

	चूनापत्थर	04	06 नग 10टी पे- लोडर	06 नग पे- लोडर	08 नग - पे-लोडर
		05	25 नग 15टी ट्रक 10 नग 10टी पे- लोडर	24 नग ट्रक 10 नग पे- लोडर 02 नग. पोक्लेंस	28 नग - ट्रक 10 नग - पे-लोडर 02 नग - पोक्लेंस
	सीमेंट क्लिंकर	04	06 नग 10टी पे- लोडर	06 नग पे- लोडर	08 नग - पे-लोडर
		05	25 नग. 15टी ट्रक 10 नग. 10टी पे- लोडर	24 नग ट्रक 10 नग. पे- लोडर	28 नग - ट्रक 12 नग - पे-लोडर
	मैगनीज अयस्क	04	03 नग. 10टी पे- लोडर	04 नग पे- लोडर	08 नग - पे-लोडर
		05	20 नग. 15टी ट्रक 5 नग 10टी पे- लोडर	16 नग. ट्रक ट्रक 06 नग पे- लोडर 01 नग. पोक्लेंस	28 नग. ट्रक 10 नग. पे- लोडर 02 नग - पोक्लेंस
	जिप्सम	04	06 नग 10टी पे- लोडर	06 नग पे- लोडर	08 नग - पे-लोडर
		05	25 नग 15टी ट्रक 10 नग 10टी पे- लोडर	24 नग नग. ट्रक 10 नग पे- लोडर 02 नग. पोक्लेंस	28 नग - ट्रक 10 नग - पे-लोडर 02 नग. पोक्लेंस

	लौह अयस्क	04	06 नग - 10टी पे- लोडर	06 नग - पे- लोडर	08 नग - पे-लोडर
		05	34 नग. 15टी ट्रक 10 नग. 10टी पे- लोडर	-24 नग - ट्रक -10 नग - पे- लोडर	28 नग. - ट्रक 10 नग. पे- लोडर
	एमओपी	04	03 नग - 10टी पे- लोडर	04 नग - पे- लोडर	08 नग - पे-लोडर
		05	20 नग. 15टी ट्रक 05 नग. 10टी पे- लोडर	-16 नग - ट्रक -06 नग - पे- लोडर	28 नग - ट्रक 12 नग - पे-लोडर
	रॉक फॉस्फेट	04	03 नग - 10टी पे- लोडर	04 नग - पे- लोडर	08 नग - पे-लोडर
		05	20 नग 15टी ट्रक 05 नग 10टी पे- लोडर	-16 नग - ट्रक -06 नग - पे- लोडर	नग - ट्रक 12 नग - पे-लोडर
	सल्फर	04	03 नग - 10टी पे- लोडर	04 नग - पे- लोडर	08 नग - पे-लोडर
		05	20 नग 15टी ट्रक 05 नग 10टी पे- लोडर	-16 नग - ट्रक -06 नग - पे- लोडर	28 नग - ट्रक 12 नग - पे-लोडर
	चीनी	04	03 नग - 10टी पे- लोडर	04 नग - पे- लोडर	08 नग - पे-लोडर
		05	20 नग 15टी ट्रक 05 नग 10टी पे- लोडर	-16 नग - ट्रक -06 नग - पे- लोडर	28 नग - ट्रक 12 नग - पे-लोडर

	<p>पहले की गई टिप्पणी के पृष्ठपट में कि तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए दरें स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए सुविचारित उपस्करों से स्वतंत्र होनी चाहिए, केओपीटी तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर तैनाती के अनुरूप तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए सुविचारित उपस्करों की समीक्षा करे, जैसा ऊपर की सारणी में बताया गया है, उपस्कर मानकों में किसी विचलन की स्थिति में उसका औचित्य बताया जाए।</p>										
2.1 (iv)	<p>चूंकि केओपीटी ने उपस्कर किराया प्रभारों के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने में असमर्थता व्यक्त की है, केओपीटी यह सूचित करे कि क्या केओपीटी द्वारा सुविचारित किराया प्रभार केओपीटी की राय में यथोचित हैं।</p>	<p>केओपीटी की राय में सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार यथोचित हैं।</p>									
2.2(i)	<p>2.1 ब्रेक बल्क कार्गो यह पाया गया है कि ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में अनुबद्ध तट प्रहस्तन की 4 विधियों में से एचडीसी द्वारा तट प्रहस्तन के लिए निम्नलिखित 2 ही विधियों का प्रस्ताव किया गया है-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विधि</th><th>प्रहस्तन विधि का ब्यौरा</th><th>कार्गो समूह</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td><td>कार्गो ट्रक पर उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड ले जाया गया या इसके विपरित।</td><td>स्टील कार्गो</td></tr> <tr> <td>4</td><td>कार्गो को घाट पर उतारा गया और ट्रकों पर लादा गया तब पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड ले जाया गया या इसके विपरित।</td><td>बैग कार्गो और परियोजना कार्गो</td></tr> </tbody> </table> <p>ब्रेक बल्क तट प्रहस्तन की विधि 1, 2 और 4 स्टील कार्गो के मामले में और विधि 1, 2 और 3 बैग कार्गो के लिए जैसी दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-X में निर्धारित की गई हैं, केओपीटी द्वारा विचार ही नहीं किया गया है। इन विधियों पर विचार न किये जाने के कारण स्पष्ट किये जाएं।</p>	विधि	प्रहस्तन विधि का ब्यौरा	कार्गो समूह	3	कार्गो ट्रक पर उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड ले जाया गया या इसके विपरित।	स्टील कार्गो	4	कार्गो को घाट पर उतारा गया और ट्रकों पर लादा गया तब पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड ले जाया गया या इसके विपरित।	बैग कार्गो और परियोजना कार्गो	<p>चूंकि एचडीसी में ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए 2 ही विधियां चल रही हैं इसलिए विधि संख्या 3 व 4 पर ही विचार किया गया है।</p>
विधि	प्रहस्तन विधि का ब्यौरा	कार्गो समूह									
3	कार्गो ट्रक पर उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड ले जाया गया या इसके विपरित।	स्टील कार्गो									
4	कार्गो को घाट पर उतारा गया और ट्रकों पर लादा गया तब पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड ले जाया गया या इसके विपरित।	बैग कार्गो और परियोजना कार्गो									
2.2(ii)	<p>बैग कार्गो के लिए तट प्रहस्तन प्रभार निकालते समय, केओपीटी ने दिशानिर्देशों में अनुबद्ध उपस्कर प्रभारों के 10% के प्रति श्रम प्रभार 26820/-रु. प्रति पाली सुविचार किया है। प्रस्तावित श्रम लागत उपस्कर किराया लागत का 149% बैठती है। पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी स्टवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश श्रम की अलग से तैनाती के किसी प्रतिमान पर विचार नहीं करते। यह उपस्कर किराया प्रभार का एक कृत्य है। यह एमओएस द्वारा बनाई गई दिशानिर्देश स्थिति है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों की दक्षता में सुधार लाने के उद्देश्य से मानक आधारित प्रशुल्क नियतन के लिए हैं। इसलिए हुक</p>	<p>महापत्तनों द्वारा अधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देशों के विषय में प्राधिकरण को केओपीटी का निवेदन भेजते समय (17.11.2016 के पत्र संख्या एमटीओ/जी/115-एम/22019 के द्वारा) के साथ-साथ इस मामले में केओपीटी के प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, उन्हें विधिवत यह स्पष्ट किया गया कि बैग कार्गो प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में श्रम के तैनाती प्रतिमानों पर अलग से कोई सुविचार नहीं किया गया है और उपस्कर लागत के 10% को श्रम लागत के रूप में सुविचार किया गया है। तथापि, एचडीसी पर जेटी के साथ-साथ स्टैक यार्ड में बैग कार्गो का प्रहस्तन श्रम प्रधान है</p>									

	<p>बिंदु पर या स्टैक यार्ड में श्रम के वास्तविक तैनाती प्रतिमान का प्रश्न नहीं उठता। ऐसा है तो प्रचलित मजदूरी दरों पर सुविचार करने का प्रश्न भी नहीं उठता। केओपीटी नोट करे कि यह प्राधिकरण दिशानिर्देशों की स्थिति से अत्यधिक विचलन को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है। इसलिए केओपीटी श्रम लागत को उपस्क लागत के 10% पर सुविचार करे जैसा दिशानिर्देशों में अनुबद्ध है।</p>	<p>और तट प्रहस्तन के दौरान ढुलाई हेतु ट्रकों के सिवाय कोई उपस्कर तैनात नहीं किया जाता। इसलिए, श्रम लागत को उपस्कर लागत के 10% पर सुविचार करना न तो तर्क संगत है और न ही औचित्यपूर्ण।</p> <p>इसलिए, बैग कार्गो प्रहस्तन के लिए श्रम की तैनाती पर अलग से विचार किया गया है। तदनुसार, हुक बिंदु के साथ-साथ स्टैक यार्ड में बैग कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क श्रम की वास्तविक तैनाती के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। ऐसे श्रमिकों की तैनाती के लिए मजदूरी दर संदेय मासिक सीटीसी के आधार पर, यूनियन और आरएलसी के बीच किये गए करार के अनुसार, सुविचारित की जाती है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, मुंबई में हुई कार्यशाला में यह बताया गया था कि प्रशुल्क का निर्धारण करते समय संबंधित पत्तन पर प्रचलित कार्य व्यवस्था और स्थानीय स्थितियों पर भी विचार करना होगा।</p> <p>प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुलग्नक-5 में दी गई गणना में भी यह स्पष्ट किया गया है कि हल्दिया में श्रमिकों की आपूर्ति श्रमिकों के एक निजी पूल से की जाती है जिसे 'कार्गो पूल' के नाम जाना जाता है। वर्तमान व्यवस्था के अनुसार, श्रमिक सांविधिक लाभों के साथ मासिक मजदूरी पोत है जो काफी अधिक है।</p> <p>इसलिए एचडीसी पर बैग कार्गो प्रहस्तन के लिए उपस्कर लागत के 10 प्रतिशत के समान श्रम लागत पर विचार नहीं किया जा सकता अन्यथा प्रशुल्क काफी कम होता और ऐसा कम प्रशुल्क एचडीसी पर व्यवहारिक नहीं है। तथापि, यदि प्राधिकरण तब भी यह महसूस करता है कि एचडीसी द्वारा प्रशुल्क व्यवहारिक नहीं है और काफी ऊंचे हैं तो दिशानिर्देशों के विभिन्न उपबंधों पर सुविचार करने के प्रश्चात् उपयुक्त प्रशुल्क नियत कर सकता है।</p>												
2.2 (iii)	<p>तुलना करने पर यह देखा गया है कि केओपीटी द्वारा संकल्पित विधि के लिए तट प्रहस्तन प्रचालन के संकल्पित उपस्कर प्रोफाइल दिशानिर्देशों में अनुबद्ध उपस्कर प्रोफाइल से मेल नहीं खाता है, जैसा नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><th>ब्रेक बल्क</th><th></th><th></th><th></th></tr><tr><th>वस्तु/ वस्तु समूह</th><th>विधि</th><th>दिशानिर्देशों के अनुसार</th><th>केओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार</th></tr><tr><td>सीआर स्टील, एचआर प्लेट, स्टील शीटें आदि,</td><td>03</td><td>02 नग- 30टी मोबाइल क्रेन 09 नग. - 40टी ट्रैक्टर ट्रैलर</td><td>02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 12 नग - ट्रैक्टर ट्रैलर</td></tr></table>	ब्रेक बल्क				वस्तु/ वस्तु समूह	विधि	दिशानिर्देशों के अनुसार	केओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार	सीआर स्टील, एचआर प्लेट, स्टील शीटें आदि,	03	02 नग- 30टी मोबाइल क्रेन 09 नग. - 40टी ट्रैक्टर ट्रैलर	02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 12 नग - ट्रैक्टर ट्रैलर	<p>जैसा पहले स्पष्ट किया गया है, उपस्कर तैनाती प्रतिमानों पर एचडीसी में प्रचलित कार्य प्रणाली के आधार पर सुविचार किया गया है।</p>
ब्रेक बल्क														
वस्तु/ वस्तु समूह	विधि	दिशानिर्देशों के अनुसार	केओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार											
सीआर स्टील, एचआर प्लेट, स्टील शीटें आदि,	03	02 नग- 30टी मोबाइल क्रेन 09 नग. - 40टी ट्रैक्टर ट्रैलर	02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 12 नग - ट्रैक्टर ट्रैलर											

	<table><tr><td>स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल,</td><td>03</td><td>02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 09 नग - 40टी ट्रैक्टर ट्रैलर</td><td>02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 12 नग - ट्रैक्टर ट्रैलर</td></tr><tr><td>स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल</td><td>03</td><td>02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 09 नग - 40टी ट्रैक्टर ट्रैलर</td><td>02 नग - 10टी फार्क लिफ्ट ट्रक 12 नग - ट्रैक्टर ट्रैलर</td></tr><tr><td>बैग कार्गो</td><td>04</td><td>9 नग - 10 टी ट्रक</td><td>6 नग, ट्रक</td></tr></table> <p>केओपीटी का दिशानिर्देशों में प्रत्येक कार्गो के लिए निर्धारित उपस्कर के हवाले से प्रत्येक वस्तु के लिए प्रत्येक उपस्कर की संख्या में विचलन का औचित्य बताना होगा।</p>	स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल,	03	02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 09 नग - 40टी ट्रैक्टर ट्रैलर	02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 12 नग - ट्रैक्टर ट्रैलर	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	03	02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 09 नग - 40टी ट्रैक्टर ट्रैलर	02 नग - 10टी फार्क लिफ्ट ट्रक 12 नग - ट्रैक्टर ट्रैलर	बैग कार्गो	04	9 नग - 10 टी ट्रक	6 नग, ट्रक	
स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल,	03	02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 09 नग - 40टी ट्रैक्टर ट्रैलर	02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 12 नग - ट्रैक्टर ट्रैलर											
स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	03	02 नग - 30टी मोबाइल क्रेन 09 नग - 40टी ट्रैक्टर ट्रैलर	02 नग - 10टी फार्क लिफ्ट ट्रक 12 नग - ट्रैक्टर ट्रैलर											
बैग कार्गो	04	9 नग - 10 टी ट्रक	6 नग, ट्रक											
2.2 (iv)	<p>चूंकि केओपीटी ने उपस्कर किराया प्रभारों के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने में असमर्थता व्यक्त की है, केओपीटी यह सूचित करे कि क्या केओपीटी द्वारा सुविचारित किराया प्रभार केओपीटी की राय में यथोचित हैं।</p>	<p>तट प्रहस्तन प्रशुल्क के परिकलन के लिए केओपीटी की राय में सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार यथोचित हैं।</p>												
3(ii)	<p><u>उपस्कर की आपूर्ति और सेवा प्रभार</u></p> <p>एचडीसी में, पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग (ऑन-बोर्ड प्रचालन) या तो अपनी स्वयं की मानव शक्ति या ठेकेदार के माध्यम से किये जाते हैं। ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए, प्रभार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर सीधे ग्राहकों से वसूले जाते हैं। इसलिए स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए प्रशुल्कों का प्रस्ताव अपेक्षित नहीं है। (केओपीटी के 17.11.2016 के पत्र संख्या एमटीओ/जी/115-एम/2219 के अनुलग्नक -1 की मद संख्या 1) इस संबंध में, केओपीटी नोट करे कि खंड 6 का पैरा संख्या 2 महापत्तन स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति, 2016 'नई स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन स्कीम को अंतरण' अनुबद्ध करता है कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन के सभी वर्तमान संविदाओं को संविदा की समाप्ति की तारीख तक, या 31 जुलाई 2017 तक जो भी पहले हो, की छूट दी जाती है। महापत्तन स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति 2016 ने हल्दिया गोदी परिसर का उदाहरण दिया है कि एचडीसी ने बोली प्रक्रिया द्वारा अप्रैल 2015 से दो वर्षों के लिए स्टीवडोरिंग लाइसेंस आरंभ किया है जो मार्च, 2017 तक वैध है। इसलिए, नई स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन स्कीम, हल्दिया गोदी परिसर लिए वर्तमान स्कीम की समाप्ति के पश्चात् अर्थात् अप्रैल, 2017 से लागू होगी। उक्त दिशानिर्देशों को देखते हुए, केओपीटी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार स्टीवडोरिंग परिचालनों के अप्रेंट प्रशुल्क के</p>	<p>एचडीसी में, पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग (ऑन-बोर्ड) या तो अपनी स्वयं की मानव शक्ति से या ठेकेदार के माध्यम से किये जाते हैं। ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए, प्रभार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर ग्राहकों से सीधे वसूले जाते हैं। इसलिए स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए प्रशुल्कों का प्रस्ताव नहीं किया गया। तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए केवल अप्रेंट प्रशुल्कों का प्रस्ताव किया गया है। महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के निर्धारण के लिए महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रचालन के अप्रेंट प्रशुल्क के निर्धारण दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-II का खंड 1.3 में यह स्पष्ट करता है जो इस प्रकार है:-</p> <p><u>उद्धरण:</u></p> <p>स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए जो संबंधित महापत्तन न्यासों द्वारा स्वयं किये जाते हैं, प्रशुल्क नीति 2015, समय-समय पर यथासंशोधित, लागू रहेगी।</p> <p><u>अनुद्धरण:</u></p> <p>तथापि, एचडीसी में ऑन-शोर प्रहस्तन प्रचालन लाइसेंसधारी प्रहस्तन एजेंटों द्वारा किये जाते हैं और उन्हें 01.04.2015 से दो वर्षों के लिए लाइसेंस जारी किया गया है (सिवा बर्थ संख्या 2 व 8 के) ऐसे लाइसेंस शुल्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी लागू हैं। तथापि, दिशानिर्देशों को देखते हुए, तट प्रहस्तन प्रशुल्क शुल्क बल्क और ब्रेक बल्क दोनों के लिए ही प्रस्तावित किये गए हैं। संयोगवश, क्योंकि</p>												

	नियतन का परीक्षण करे न कि शुष्क बल्क कार्गो के साथ-साथ ब्रेक बल्क कार्गो की उतरायी के लिए बर्थ पर ऑन-बोर्ड जहाज के लिए उपस्करों की आपूर्ति के प्रशुल्क का प्रस्ताव करे।	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन विनियम अभी केओपीटी पर लागू नहीं किये जा सकते, उक्त लाइसेंस का विस्तार, बोर्ड के अनुमोदन से किया गया है। फिर भी, एचडीसी पर, जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए प्रहस्तन के लिए पोतों पर ऑन-बोर्ड उपस्कर समर्थन आयातकों/निर्यातकों द्वारा तैनात प्रहस्तन एजेंटों द्वारा की किया जाता है। ऐसे उपस्करों के लगाये जाने के लिए प्रशुल्क का भी प्रस्ताव किया गया है जैसा कार्यशाला में चर्चा हुई थी।									
3(ii)	<p>महापत्तन स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति, 2016 में निर्धारित स्टीवडोरिंग की परिभाषा के अनुसार स्टीवडोरिंग में, पत्तनों पर पोतों में ऑन-बोर्ड किसी भी तरह के कार्गो का लदान, उतरायी और नौभरण शामिल है। तदनुसार, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में उपस्कर लागत, श्रम लागत, प्रचालन और प्रशासनिक उपरिव्ययों पर विचार करते हुए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति में एक पद्धति निर्धारित की गई है जिसके अंतर्गत संपूर्ण स्टीवडोरिंग प्रचालन निष्पादन के स्टीवडोरिंग प्रशुल्क निकालने के लिए उपस्कर लागत, श्रम लागत, प्रचालन तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों पर सुविचार किया जाता है, जैसा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति में परिभाषित किया गया है। इस संबंध में, यह पाया गया है कि स्टीवडोरिंग प्रशुल्क के प्रति, एचडीसी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों की उतरायी के लिए जहाजी बर्थ पर ऑन-बोर्ड हैचों में उपस्कर की आपूर्ति और सेवा प्रभार प्रस्तावित किये हैं। इसके अतिरिक्त, यह पाया गया है कि श्रम लागत पर दिशानिर्देशों में निर्धारित एनआईटी अवार्ड के अनुसार सुविचार नहीं किया गया है, जिसके प्रति श्रम लागत शुल्क बल्क कार्गो के लिए उपस्कर लागत का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 10% पर सुविचार किया गया है। इसलिए, केओपीटी को श्रम लागत पर सुविचार को उचित सिद्ध करना होगा विशेषकर तब जब पत्तन द्वारा अपनी मानवशक्ति से या संविदाकारों के माध्यम से किये जाते हैं।</p>	<p>एचडीसी पर ऑन-बोर्ड प्रचालन के दो भाग हैं। एक तो अपेक्षित मानवशक्ति की तैनाती और दूसरा अपेक्षित उपस्कर तैनात करना। ऑन-बोर्ड मानवशक्ति की तैनाती के लिए पत्तन ग्राहकों से प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रचलित दरमानों के अनुसार प्रभार वसूल करता है। लेकिन, उपस्कर पत्तन द्वारा तैनात नहीं किये जाते और इन्हें आयातकों/निर्यातकों द्वारा नियुक्त प्रहस्तन एजेंटों द्वारा तैनात किया जाना अपेक्षित है और ऐसे तैनाती का भुगतान भी निर्यातकों/आयातकों द्वारा सीधे प्रहस्तन एजेंटों को किया जाता है। ऐसे भुगतानों को विनियमित किया जाना भी अपेक्षित है। यही कारण है कि प्रशुल्क उपस्करों की ऑन-बोर्ड आपूर्ति के लिए प्रस्तावित किया गया है और ऐसे उपस्करों की तैनाती के लिए दिशानिर्देशों में किये गए उपबंधों के अनुसार श्रम लागत पर विचार किया गया है।</p> <p>तत्पश्चात्, केओपीटी ने 05 जनवरी, 2018 के अपने ई-मेल में बताया है कि पोतों पर ऑन-बोर्ड शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए हैचों में उपस्करों की तैनाती के दौरान उपस्करों की स्लीपिंग और अनस्लीपिंग हेतु श्रम आवश्यक होता है, इसलिये 5%/10% श्रम लागत पर विचार किया गया है। लेकिन उपस्कर किराया लागत में, जैसी प्रस्ताव के परिकलन पत्रक में दी गई है, प्रचालकों पर व्यय, स्पेयर, ईंधन, स्नेहकों आदि जैसे प्रचालन उपरिव्यय पहले से शामिल हैं और इस प्रकार 20% प्रचालन उपरिव्ययों को अतिरिक्त रूप से शामिल करने की जरूरत नहीं है। तदनुसार, शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क प्रहस्तन के लिए हैचों के भीतर ऑन-बोर्ड उपस्कर तैनाती दर का निर्धारण किया गया है।</p>									
3(iii)	<p>तुलना करने पर यह देखा गया है कि शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की उतरायी के लिए बर्थ पर ऑन-बोर्ड जहाज पर प्रयोग किये जाने वाले केओपीटी द्वारा संकल्पित उपस्कर प्रोफाइल दिशानिर्देशों के अनुलग्नक V और VI में अनुबद्ध उपस्कर प्रोफाइल के अनुरूप नहीं है, जैसा नीचे दिया गया है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वस्तु / वस्तु समूह</th><th>दिशानिर्देशों के अनुसार (उपस्कर प्रति पाली)</th><th>एचडीसी के प्रस्ताव अनुसार (प्रति पोत उपस्कर)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>शुष्क बल्क</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>कोकिंग कोयला</td><td>4 नग - उत्खनक</td><td>20 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> </tbody> </table>	वस्तु / वस्तु समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार (उपस्कर प्रति पाली)	एचडीसी के प्रस्ताव अनुसार (प्रति पोत उपस्कर)	शुष्क बल्क			कोकिंग कोयला	4 नग - उत्खनक	20 नग -2.5 कम पेलोडर	<p>एचडीसी पर शुष्क बल्क कार्गो लेकर पोत बॉटम कार्गो के साथ ही आते हैं। इसलिए उपस्कर लगभग आरंभ से ही लगाये जाने अपेक्षित हो जाते हैं, यही कारण है कि ऑन-बोर्ड उपस्कर निर्धारित मानकों से अधिक संख्या में लगाने पड़ते हैं।</p>
वस्तु / वस्तु समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार (उपस्कर प्रति पाली)	एचडीसी के प्रस्ताव अनुसार (प्रति पोत उपस्कर)									
शुष्क बल्क											
कोकिंग कोयला	4 नग - उत्खनक	20 नग -2.5 कम पेलोडर									

	<table border="1"> <tr> <td>अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)</td><td>4 नग - उत्खनक</td><td>20 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> <tr> <td>मेट कोक</td><td>4 नग - उत्खनक</td><td>20 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> <tr> <td>चूनापत्थर</td><td>3 नग – 5टी डोज़र</td><td>18 नग -2.5 कम सह पेलोडर</td></tr> <tr> <td>मैंगनीज अयस्क</td><td>3 नग – 5टी डोज़र</td><td>18 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> <tr> <td>लौह अयस्क फिन्स और लम्पस</td><td>4 नग - उत्खनक</td><td>18 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> <tr> <td>एमओपी</td><td>3 नग – 5टी डोज़र</td><td>18 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> <tr> <td>क्विलंकर</td><td>3 Nos – 5टी डोज़र</td><td>20 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> <tr> <td>जिप्सम</td><td>3 नग – 5टी डोज़र</td><td>20 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> <tr> <td>रॉक फॉस्फेट</td><td>3 नग – 5टी डोज़र</td><td>20 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> <tr> <td>सल्फर</td><td>3 नग – 5टी डोज़र</td><td>20 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> <tr> <td>चीनी</td><td>3 नग – 5टी डोज़र</td><td>20 नग -2.5 कम पेलोडर</td></tr> </table> <p>जैसा ऊपर की सारणी से देखा जा सकता है, शुष्क बल्क कार्गो के वस्तु समूह के लिए उपस्कर का पत्तन का प्रस्ताव, मानकों से काफी अधिक है। पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित उपस्करों की संख्या का आधार वास्तविक तैनाती पर आधारित है। प्रासमिक पद्धति वास्तविक तैनाती को मान्य नहीं कर सकती। वास्तविक उपस्कर तैनाती पर सुविचार या तो अकुशलता और प्रचालन लागत में वृद्धि को दर्शाता है या घटिया निष्पादन के कारण अकुशलता और अवसंरचना के न्यून उपयोग को दर्शाता है।</p> <p>इसलिए, केओपीटी, को प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के लिए मानकों का अनुपालन करना होगा।</p>	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	4 नग - उत्खनक	20 नग -2.5 कम पेलोडर	मेट कोक	4 नग - उत्खनक	20 नग -2.5 कम पेलोडर	चूनापत्थर	3 नग – 5टी डोज़र	18 नग -2.5 कम सह पेलोडर	मैंगनीज अयस्क	3 नग – 5टी डोज़र	18 नग -2.5 कम पेलोडर	लौह अयस्क फिन्स और लम्पस	4 नग - उत्खनक	18 नग -2.5 कम पेलोडर	एमओपी	3 नग – 5टी डोज़र	18 नग -2.5 कम पेलोडर	क्विलंकर	3 Nos – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर	जिप्सम	3 नग – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर	रॉक फॉस्फेट	3 नग – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर	सल्फर	3 नग – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर	चीनी	3 नग – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर	
अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	4 नग - उत्खनक	20 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
मेट कोक	4 नग - उत्खनक	20 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
चूनापत्थर	3 नग – 5टी डोज़र	18 नग -2.5 कम सह पेलोडर																																	
मैंगनीज अयस्क	3 नग – 5टी डोज़र	18 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
लौह अयस्क फिन्स और लम्पस	4 नग - उत्खनक	18 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
एमओपी	3 नग – 5टी डोज़र	18 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
क्विलंकर	3 Nos – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
जिप्सम	3 नग – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
रॉक फॉस्फेट	3 नग – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
सल्फर	3 नग – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
चीनी	3 नग – 5टी डोज़र	20 नग -2.5 कम पेलोडर																																	
3(iv)	<p>दिशानिर्देश उपस्करों की आवश्यकता का निर्धारण प्रति पाली आधार पर करते हैं जबकि केओपीटी ने आवश्यकता का पार्सल आधार पर सुविचार किया है। ऐसा होने पर, पोत के पार्सल आकार के आधार पर आकलित उपस्कर अपेक्षा और दिशानिर्देशों में प्रति पाली आधार पर निर्धारित उपस्करों में विचलन पाया गया है। उदाहरण के तौर पर कोकिंग कोयला के बारे में विचलन नीचे दर्शाया जाता है</p>	<p>जब हैच की बॉटम को खोला जाता है तो सामान्यतः प्रति हुक एक पे-लोडर की जरूरत पड़ती है। तथापि यह तैनाती प्रक्रिया समान नहीं है और पूरी पाली के दौरान एक हुक के प्रति एक उपस्कर कार्य नहीं कर सकता इसके अतिरिक्त, यह भी आवश्यक नहीं है कि प्रत्येक हुक पर पेलोडर की जरूरत पड़े। इसलिए 25000 एमटी के पार्सल आकार वाले पोतों के लिए प्रति पाली कुल तैनात पे लोडरों के औसत के आधार पर</p>																																	

	<p>कोकिंग कोयला:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>दिशानिर्देशों के अनुसार</th><th>एचडीसी प्रस्ताव के अनुसार</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>उपस्कर</td><td>उत्खनक</td><td>पेलोडर</td></tr> <tr> <td>हुकों की संख्या प्रति पाली</td><td>4</td><td>4</td></tr> <tr> <td>प्रति हुक उपस्कर अपेक्षा</td><td>1</td><td>दिया नहीं</td></tr> <tr> <td>प्रति पाली उपस्कर अपेक्षा</td><td>4</td><td>दिया नहीं</td></tr> <tr> <td>उत्पादकता मानक/पाली</td><td>3600</td><td>2767</td></tr> <tr> <td>औसत पार्सल (एचडीसी प्रस्ताव के अनुसार)</td><td>25000</td><td>25000</td></tr> <tr> <td>पालियों की संख्या</td><td>7</td><td>9.0</td></tr> <tr> <td>कुल उपस्कर अपेक्षा-पोत के लिए पाली</td><td>28</td><td>20 (एचडीसी द्वारा यथा आकलित)</td></tr> </tbody> </table> <p>इसलिए, केओपीटी प्रत्येक कार्गो मद के लिए उपस्करों की आवश्यकता का पुनर्परीक्षण करे।</p>	विवरण	दिशानिर्देशों के अनुसार	एचडीसी प्रस्ताव के अनुसार	उपस्कर	उत्खनक	पेलोडर	हुकों की संख्या प्रति पाली	4	4	प्रति हुक उपस्कर अपेक्षा	1	दिया नहीं	प्रति पाली उपस्कर अपेक्षा	4	दिया नहीं	उत्पादकता मानक/पाली	3600	2767	औसत पार्सल (एचडीसी प्रस्ताव के अनुसार)	25000	25000	पालियों की संख्या	7	9.0	कुल उपस्कर अपेक्षा-पोत के लिए पाली	28	20 (एचडीसी द्वारा यथा आकलित)	<p>आकलन किया गया है। यह औसतन 20 प्रति पाली निकलता है।</p>
विवरण	दिशानिर्देशों के अनुसार	एचडीसी प्रस्ताव के अनुसार																											
उपस्कर	उत्खनक	पेलोडर																											
हुकों की संख्या प्रति पाली	4	4																											
प्रति हुक उपस्कर अपेक्षा	1	दिया नहीं																											
प्रति पाली उपस्कर अपेक्षा	4	दिया नहीं																											
उत्पादकता मानक/पाली	3600	2767																											
औसत पार्सल (एचडीसी प्रस्ताव के अनुसार)	25000	25000																											
पालियों की संख्या	7	9.0																											
कुल उपस्कर अपेक्षा-पोत के लिए पाली	28	20 (एचडीसी द्वारा यथा आकलित)																											
3(v)	<p>चूंकि केओपीटी ने उपस्कर किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य देने में अपनी अस्मर्थता व्यक्त की है, केओपीटी सूचित करे कि क्या केओपीटी द्वारा सुविचारित किराया प्रभार, केओपीटी की राय में यथोचित हैं।</p>	<p>केओपीटी की राय में सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार यथोचित हैं।</p>																											
4	<p>प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभार:</p> <p>जैसा एचडीसी ने बताया है, प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रभार तट प्रहस्तन प्रचालनों का अभिन्न अंग हैं। यह भी कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति तट प्रहस्तन कार्यकलापों की परिभाषा में कार्गो को बैगनों/ट्रकों से/को प्राप्ति और सुपुर्दगी शामिल हैं। इस स्थिति को देखते हुए प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रचालनों के लिए प्रशुल्क की स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रशुल्क के प्रस्तावित दरमानों के अभिन्न अंग के रूप में प्रस्तावित किया जाए, ताकि वे एचडीसी पर पूरे स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए व्यापक दरमान हों।</p>	<p>चूंकि दिशानिर्देशों में प्राप्ति/सुपुर्दगी के कोई मानक प्रस्तावित नहीं किये गए हैं, इसलिए, प्रचालनों की प्रचलित प्रथा के आधार पर प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभारों के लिए अलग से प्रशुल्क प्रस्तावित किये गए हैं। प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभारों के संबंध में प्रस्ताव 14 फरवरी, 2017 के पत्र सं. एमटीओ/जी/115एम/पार्ट-II/जीएमटी-64 के द्वारा भेजे गए हैं। तथापि, जैसा सुझाव दिया गया है, प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभारों के प्रशुल्कों को प्रस्तावित दरमानों में एक अलग खंड के रूप में जोड़ा जा सकता है।</p>																											
5(i)	<p>प्रस्तावित दरमान</p> <p>स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार प्रचालक निष्पादन मानको की प्राप्ति पर 60% डब्ल्यूपीआई के स्थान पर 100% डब्ल्यूपीआई के सूचकांकन का पात्र होगा, जैसा कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय के 06.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (भाग) के द्वारा जारी बर्थिंग नीति में निर्धारित है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 को प्रभाव देने के लिए एक उपयुक्त खंड प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में अंतर्विष्ट किया जाए।</p>	<p>जैसा सुझाया गया है, प्रस्ताव में उपयुक्त खंड शामिल कर दिया गया है, जो निम्नवत् है।</p> <p>“वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अप्रेंट प्रशुल्क तक सीमित किया जायेगा, जो अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक ऊपर एस 5.1 में दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित हो जाएगा। यह संपूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू रहेगा। तथापि, परिचालक उपर एस</p>																											

		<p>5.1 में यथा निर्धारित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से नीचे एस 5.1 के साथ-साथ इन दरमानों के एस 4.3.1 और एस 4.3.2 में इस दरमान के निष्पादन मानक प्राप्त करने पर 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन लिए हकदार है। इस प्रयोजन के लिए, परिचालक प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो-वार औसत कार्यनिष्पादन मानक के व्यूरो के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास से संपर्क करेगा। महापत्तन न्यास द्वारा परिचालक को इस लिखित पुष्टि पर कि उसने ऊपर एस 5.1 में अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक अर्जित कर लिये हैं प्रचालक 60% की बजाये 100% सूचकांकन के लिए संबंधित महापत्तन न्यास को आवेदन कर सकता है।</p>
5(ii)	<p>स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 2.8 बताता है कि महापत्तन न्यास समय-समय पर सरकार द्वारा निर्धारित नीतिगत निर्देशों का अनुपालन करेंगे जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि/(तत्कालीन) जहाजरानी, सड़क और परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों में से जारी एक निर्देश तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त निर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित 7 जनवरी, 2005 को पारित आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य का पैरा 3 (iii) और 5 (2.2) के अनुसार सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् पोत-तट अंतरण और क्वे से भंडार यार्ड को अंतरण, घाट शुल्क सहित, कार्गो प्रहस्तन प्रभार विदेशी दर के 60% पर रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना आवश्यक है। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों को 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत शामिल सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों पर समान रूप से लागू किये गए हैं। इसलिए, केपीटी (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार और एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों के प्रस्ताव पर विचार करना चाहिए अथवा एक सामान्य टिप्पणी (जैसा तदर्थ आदेश में निर्धारित है), का निर्धारण जारी रहेगा।</p>	<p>कार्यशाला में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंसी द्वारा तटीय रियायतें देने से संबंधित कठिनाइयों पर विस्तार से चर्चा की गई थी।</p> <p>पत्तनों और बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क नियतन से संबंधित मामलों में सहायता प्राप्त तटीय यातायात को क्रास करने के लिए विदेशी दरें बढ़ा दी जाती हैं। लेकिन, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के मामले में, ऐसा कोई उपबंध नहीं है। इसके अतिरिक्त, चयनित एजेंसियों के पास प्रचालन का कोई अनन्य अधिकार क्षेत्र नहीं है जैसा बीओटी प्रचालक, जो बर्थ को प्रचालित करता है के पास है। तदनुसार, एक एजेंट विदेशी कार्गो के लिए लिया जाता है तो दूसरा तटीय कार्गो प्रहस्तन के लिए/तटीय कार्गो को प्रहस्त करने वाला एजेंट के पास विदेशी कार्गो को प्रहस्त करके तटीय कार्गो के प्रहस्तन में हुई हानि को कवर करने का कोई अवसर नहीं होता। तदनुसार, तटीय नियायत को समायोजित करना कठिन होता है।</p> <p>प्राधिकरण इस पर विचार करे और तटीय कार्गो के विषय में बिना किसी रियायत/छूट के अपफ्रंट प्रशुल्क नियतन की अनुमति दे।</p>
5(iii)	<p>पत्तन तटीय रियायत के प्रभाव को कलमबद्ध करने के लिए प्रस्तावित दर को (अर्थात् विदेशी कार्गो के लिए) उपयुक्त रूप से समायोजित कर ले जैसा अपफ्रंट और संदर्भ प्रशुल्क मामलों में किया गया है। कृपया प्रस्तावित दर की गणना का विस्तार से विदेशी और तटीय कार्गो का हिस्सा दर्शाते हुए, वर्णन करें।</p>	
6	<p>लंगरगाह और बार्ज प्रहस्तन:</p> <p>एचडीसी ने लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन की दरें प्रस्तावित नहीं की हैं। तथापि इसने स्पष्टीकरण मांगा है कि</p>	<p>लंगरगाह में पोतों के प्रचालन की निगरानी करना एचडीसी के लिए संभव नहीं है। इसी वजह से लंगरगाह में पोत</p>

<p>क्या इसके लिए अप्रैट प्रशुल्क निर्धारण अपेक्षित है। इस संबंध में एचडीसी नोट करे कि कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) ने इस कार्यकलाप के लिए अप्रैट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है जिसके लिए केडीएस से हमने अपने 6 जुलाई 2017 के पत्र संख्या टीएएमपी/80/2016-केओपीटी के द्वारा कुछ सूचना/स्पष्टीकरण मांगा है।</p>	<p>प्रहस्तन की दर के निर्धारण का प्रस्ताव नहीं किया है। बाजों के बारे में यह कहा जा सकता है कि इन्हें मुख्यतः फ्लोटिंग बाज टर्मिनल पर प्रहस्त किया जायेगा जिसे केओपीटी द्वारा नियुक्त ठेकेदार द्वारा परिचालित किया जाता है जिसके लिए प्रभार, दरमानों के अनुसार सीधे पत्तन द्वारा लिये जायेंगे और स्वीकृत दर पर सीधे ठेकेदार को भुगतान किया जायेगा। इसलिए, एचडीसी पर बाज प्रहस्तन के लिए प्रस्ताव नहीं किया गया है।</p>
---	--

12. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह व्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।
13. इस मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित बिंदु उभर कर आते हैं:-
- (i). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के यांत्रिकृत और हस्त प्रहस्तन के लिए अलग-अलग जून, 2016 में महापत्तन न्यास स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति, 2016 जारी की, बाद में, एमओएस ने अक्टूबर, 2016 में महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रैट प्रशुल्क निर्धारण संबंधी दिशानिर्देश भेजे। तत्पश्चात्, प्राधिकरण के कार्यालय में नवंबर, 2016 में महापत्तन न्यासों के साथ एक कार्यशाला का आयोजन किया गया। इस पृष्ठ भूमि में, कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) केओपीटी के हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव के साथ आया। पत्तन के प्रस्ताव को न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।
 - (ii). आरंभ में केओपीटी ने दिसंबर, 2016 में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के लिए पूरा प्रस्ताव दायर किया था। बाद में, केओपीटी ने फरवरी, 2017 में एचडीसी में प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रचालनों के लिए अप्रैट प्रशुल्क/ अधिकतम दरें निर्धारण का प्रस्ताव दायर किया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर पत्तन ने नवंबर, 2017 में दिया। संदर्भाधीन मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ केओपीटी के प्रस्तावों पर विश्लेषण में सुविचार किया गया।
 - (iii). जैसा पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने, केओपीटी के एचडीसी पर अंतरिम व्यवस्था के तौर पर अपने 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी के द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अनुमोदित किये थे। इस संबंध में, अंतरिम आदेश जारी किये जाने के पश्चात्, स्टीवडोर एजेंसियों नामतः टी पी राय चौधरी एंड कंपनी प्रा.लि (टीपीआरसीपीएल) मास्टर स्टीवडोर एसोसिएशन (एमएसए), रिपले एंड कं. स्टीवडोरिंग एंड हैंडलिंग प्रा.लि. (आरसीएसएचपीएल) और ए एस इंटरप्राइजेज़ ने यह कहते हुए अपनी शिकायत व्यक्त की कि अंतरिम आदेश से व्यापार को असीम क्षति और असुविधा होगी, क्योंकि अंतरिम आदेश में उनके विभिन्न निवेदनो और चिंताओं का समाधान नहीं किया गया है। एचडीसी स्थित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अंतिम अप्रैट प्रशुल्क निर्धारण की वर्तमान प्रक्रिया केओपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर है और विभिन्न हितधारकों की बड़ी चिंताओं पर संदर्भित मामले में विचार किया गया है।
 - (iv). (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो प्रत्येक के अंतर्गत 12 मोटे वस्तु समूहों के लिए मानक निर्धारित करते हैं। दिशानिर्देश, क्रमशः शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत प्रत्येक वस्तु वर्ग के अधीन कार्गो की सांकेतिक सूची भी देते हैं।
(ख). जैसा पहले बताया गया है, पत्तन का प्रस्ताव शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में एचडीसी पर तट प्रहस्तन प्रचालनों के अप्रैट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित ही था। केओपीटी ने 12 वस्तुओं के लिए अर्थात् कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयले के), मैट कोक, चूना पत्थर, मैंगनीज़ अयस्क, लौहे अयस्क (फिन्ज और लम्पस), मुरेट ऑफ पोटाश, रॉक फास्फेट, सल्फर, क्लिंकर, जिप्सम और चीनी।

- (ग) इसी प्रकार, ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, केओपीटी ने 5 वस्तु समूह अर्थात् बैक कार्गो प्रत्येक बैग 50 कि.ग्रा. (उर्वरक, खाद्यन्न, सीमेंट और अन्य वस्तुएं) सीआर शीट/एचआर प्लेट/स्टील शीट/ स्टील स्लैब, स्टील कॉयल/ एचआर कॉयल/ डब्ल्यूआर कॉयल, स्टील बिलेट/स्टील ब्लूम, स्टील रेल, पाइप और ट्यूबें, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अप्रेंट प्रशुल्कों का प्रस्ताव किया है।
- (घ) शुष्क बल्क कार्गो श्रेणी और ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी के अंतर्गत केओपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो की मदों को, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत प्रत्येक वस्तु वर्ग के अंतर्गत आने वाले कार्गो की स्पष्ट सूची के अनुसार देखा जा सकता है जैसा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित है।
- (v). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के उत्पादकता मानक:
- (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत विभिन्न वस्तु वर्गों के बारे में उत्पादकता मानक निर्धारित करते हैं। जैसा ऊपर बताया गया है केओपीटी ने मानकों की तुलना में शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए भिन्न उत्पादकता मानकों का प्रस्ताव किया है। यह भी कि केओपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के जहाजी क्रेन के लिए उत्पादकता मानकों का एक सैट तथा शुष्क बल्क कार्गो का एचएमसी से प्रहस्तन के उत्पादकता मानकों के एक अलग सैट का प्रस्ताव किया है।
- (ख) (i). एचडीसी पर, शुष्क बल्क कार्गो का कुछ बर्थों पर (मुख्यतः बर्थ संख्या 9) प्रहस्तन जहाजी क्रेन द्वारा किया जाता है और अन्यो पर (बर्थ संख्या 2, 4ख, 8 व 13) पर एचएमसी द्वारा। जहाजी क्रेन से शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा उत्पादकता मानकों का प्रस्ताव, इस प्राधिकरण के 4 जनवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/59/2016-केओपीटी के आधार पर किया है जिसमें केओपीटी के एचडीसी पर प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के विषय में निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/दंड, लंगरगाह प्रभार अनुमोदित किये गए थे जो पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी महापत्तन शुष्क बल्क कार्गो बर्थिंग नीति, 2016 पर आधारित हैं। एचएमसी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानक एमएचसी प्रचालित बर्थों पर 2 एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के लिए 20000 एमटी प्रति दिन की संविदात्मक उत्पादकता पर आधारित हैं, प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो की किस्म चाहे कोई भी क्यों न हो।
- (ii). जहाजी क्रेन द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि केओपीटी के एचडीसी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर केओपीटी के एचडीसी पर प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/दंड, लंगरगाह प्रभार जनवरी, 2017 में अनुमोदित किये गए थे। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि तब पत्तन द्वारा विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो मदों के लिए निष्पादन मानक विभिन्न प्रतिमानों पर विचार करने के पश्चात् निकाले गए थे जैसे वस्तु का घनत्व, ग्रेब का आकार, ग्रेब पिकिंग आकार, चक्र/मूव प्रति घंटा, प्रति ग्रेब लिफ्ट मात्रा, प्रति क्रेन प्रति घंटा उत्पादकता, कार्य के घंटों के संख्या और प्रति पोत जहाजी क्रेनों की संख्या। इस प्रकार, केओपीटी द्वारा विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो मदों के लिए प्रति पोत प्रति दिन जहाजी दिवस उत्पादकता निकाली गई। यद्यपि, केओपीटी द्वारा निकाली गई उक्त उत्पादकता बर्थिंग नीति में अनुबद्ध उत्पादकता से 20%- 30% की रेंज में कम थी, तब केओपीटी ने निकाले गए प्रतिमानों का निष्पादन मानक इस आधार पर 75% पर निर्धारित किया था कि पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो की औसत शिप दिवस उत्पादकता 50% ही थी। अब केओपीटी द्वारा विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो मदों के लिए उत्पादकता पैगड-पूर्व स्तर पर है। दूसरे शब्दों में, यद्यपि, केओपीटी द्वारा विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित उत्पादकता स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता के साथ-साथ बर्थिंग नीति में निर्धारित उत्पादकता से कम है, परंतु यह पिछले 3 वर्षों की केओपीटी के एचडीसी पर प्राप्त वास्तविक उत्पादकता से अधिक है।

- (iii). शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के निम्न उत्पादकता मानकों का प्रस्ताव करने के बारे में, केओपीटी ने बताया कि एचडीसी पर ड्राफ्ट दबावों के कारण जहाज यहां बॉटम कार्गो के साथ ही आते हैं। कार्गो को जहाज के होल्ड में एकत्र करना, हैचों और डैक में कार्गो की सफाई और बुहारन आदि में समय लगता है जिससे उत्पादकता प्रभावित होती है। इस प्रकार, केओपीटी की यह राय है कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रचालन विशेषताएं और प्रतिमान अन्य सागर-पत्तनों पर लागू हो सकते हैं परंतु एचडीसी जैसे कम ड्राफ्ट वाले पत्तनों पर नहीं।
- (iv). केओपीटी द्वारा बतायी गई स्थानीय बाधाओं को देखते हुए और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड **1.8** इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों, जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करती हैं, को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर प्राधिकरण मानकों में जरूरी समायोजन स्वीकार कर सकता है। इसलिए यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में यथाप्रस्तावित शुष्क बल्क कार्गो के अंतर्गत विभिन्न कार्गो मर्दों के उत्पादकता मानक निर्धारित करने का प्रवृत्त है।
- (ग). इसके अतिरिक्त, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, केओपीटी ने जहाजी क्रेनों और एचएमसी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के अलग-अलग उत्पादकता मानकों का प्रस्ताव इस आधार पर किया है कि एचएमसी बर्थ की उत्पादकता गैर एमएमसी बर्थों से अधिक है। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्गो-वार उत्पादकता मानक कार्गो के जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी या इनका एक संयोजन से प्रहस्तन के कॉमन उत्पादकता मानक हैं। दिशानिर्देश उपस्कर वार अलग से उत्पादकता मानक निर्धारित नहीं करते। दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानक इष्टतम उपस्कर प्रहस्तन पर विचार करके प्रासमिक आधार पर आधारित हैं। इसके अतिरिक्त, प्रयोक्ता एजेंसी, तट प्रहस्तन कार्यकलाप में विशेषकर वही सेवा प्राप्त करती है कार्गो चाहे स्टीवडोरिंग प्रचालन में एचएमसी या जहाजी क्रेन आदि से प्रहस्त किया जाता है। तथापि, केओपीटी एक व्यवहारिक मुद्दा सामने लाया है कि एचएमसी क्रेनों के साथ कार्गो प्रहस्तन से प्राप्त की जा रही उत्पादकता जहाजी क्रेनों से कार्गो प्रहस्तन से काफी भिन्न है। इस प्रकार, एचएमसी/शिप क्रेन के साथ प्रहस्तन के कॉमन मानक अपनाने से एचएमसी का निष्पादन नियंत्रित हो जायेगा, जो बांछनीय नहीं है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में उपस्कर वार अलग से उत्पादकता मानक नहीं होने से पत्तन द्वारा रखे गए मुद्दे से निपटने में बाधा नहीं आनी चाहिए। इस संबंध में चैन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से उनके पत्तन में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क के नियतन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का हवाला दिया जाता है जिसमें पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो का एचएमसी और जहाजी क्रेनों द्वारा प्रहस्तन के भिन्न-भिन्न उत्पादकता मानक निर्धारण का प्रस्ताव किया था। **14 नवंबर, 2017** के आदेश संख्या टीएएमपी/77/2016-सीएचपीटी में दिये गए कारणों से इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में जहाजी क्रेनों और एचएमसी द्वारा कार्गो प्रहस्तन के अलग-अलग उत्पादकता निर्धारित की है। चूंकि प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों, जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करती हैं, को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर प्राधिकरण मानकों में जरूरी समायोजन स्वीकार कर सकता है, पत्तन की शुष्क बल्क कार्गो की जहाजी क्रेनों और एचएमसी से प्रहस्तन के अलग उत्पादकता मानकों का निवेदन स्वीकृत है।
- (घ). जहां तक एचएमसी की तैनाती से संबंधित उत्पादकता का संबंध है, यह स्मरण कराया जाता है कि, केओपीटी की एचएमसी की तैनाती से संबंधित विभिन्न पीपीपी परियोजनाओं के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण करते समय प्रस्तावित तटीय सुविधा पर प्रत्याशित स्थिति की विशिष्टता को देखते हुए जैसे नदी के जल स्तर में परिवर्तन के साथ पोत की अप और डाउन मूवमेंट से निपटने के लिए एमएमसी की बर्किंग का लगातार समायोजन और मुख्यतः बॉटम कार्गो पोतों के प्रहस्तन को देखते हुए प्रति एमएमसी प्रति दिन **10000** टन की प्रहस्तन दर सुविचारित की गई थी जो विभिन्न महपत्तन न्यासों पर एचएमसी के प्रयोग के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित मामलों में **100** टन एमएमसी प्रति दिन **12500** टन की प्रहस्तन दर से लगभग **20%** कम है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि इस प्राधिकरण ने केओपीटी की विशिष्ट स्थिति को पहले ही मान्य कर रखा है और पूर्व में **10000** टन प्रति दिन प्रति एमएमसी की घटी हुई जहाजी दिवस उत्पादकता पर सुविचार किया है, वही उत्पादकता स्तर केओपीटी ने संदर्भित मामले में अपनाया है।

इसके अतिरिक्त, एचडीसी की बर्थ संख्या 2 व 8 के लिए तट प्रहस्तन संविदाओं में युक्त उपबंध के आधार पर यह सूचित किया गया है कि एचडीसी की बर्थ संख्या 2 और 8 पर घाट से कार्गो की क्लीयरेंस के प्रयोजन से जहाज से उतरायी पूरी होने के पश्चात् 6 घंटे का अतिरिक्त समय दिया जाता है। केओपीटी ने इस अतिरिक्त समय को अन्य बर्थों पर, जहाँ एचएमसी द्वारा प्रहस्तन की संकल्पना की गयी है, बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। बर्थों पर अतिरिक्त समय के संविदात्मक उपबंध के निर्धारण के लिये केओपीटी ने संविदात्मक स्थिति की अनुमति के लिए कोई अन्य औचित्य नहीं बताया है। उक्त स्थिति को देखते हुए, 2 एमएचसी के लिए शुष्क बल्क कार्गो की प्रत्येक मद के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित 5667 टन प्रति पाली की निम्न उत्पादकता के प्रति प्रतिदिन 20000 टन जहाजी दिवस उत्पादकता 6667 टन प्रति पाली बनती है।

(ड). ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत कार्गो की प्रत्येक सूचीबद्ध मद के विषय में भी, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता महापत्तन स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति 2016 में निर्धारित मानकों से कमतर आंकी गई है। लेकिन, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता सीआर शीटों, एचआर प्लेटों, स्टील शीट, शीटें और स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल को छोड़कर सभी ब्रेक बल्क कार्गो मदों के संबंध में पिछले 3 वर्षों की केओपीटी के एचडीसी पर प्राप्त वास्तविक उत्पादकता से अधिक पायी गई हैं। इन कार्गो मदों के संबंध में, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता पिछले 3 वर्षों के दौरान केओपीटी द्वारा एचडीसी पर प्राप्त औसत उत्पादकता से कम पाई जाती है। इस संबंध में, पिछले 3 वर्षों में केओपीटी द्वारा एचडीसी पर प्राप्त वास्तविक औसत उत्पादकता को नज़रअंदाज़ करना और पत्तन द्वारा प्रस्तावित कम उत्पादकता पर विचार करना उपयुक्त महसूस नहीं होता। इस स्थिति को देखते हुए और चूंकि प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों, जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करती हैं, को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर प्राधिकरण मानकों में जरूरी समायोजन स्वीकार कर सकता है। यह प्राधिकरण ब्रेक कार्गो के लिए निर्धारित मानकों से पिछले 3 वर्षों में केओपीटी द्वारा वास्तव में प्राप्त औसत उत्पादकता से अधिक पर अथवा केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित उत्पादकता, जो भी अधिक हो को निर्धारित करने को प्रवृत्त हैं।

(च). दिशानिर्देशों के अनुसार उत्पादकता प्रतिमानों की तुलना में पिछले 3 वर्षों में केओपीटी द्वारा औसत उत्पादकता, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत, केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित उत्पादकता मानदंड का तुलनात्मक विवरण अनुलग्नक-1 के रूप में संलग्न हैं।

(vi). कार्गो की जहाजी क्रेनों द्वारा उपरायी के लिए जहाज पर ऑन-बोर्ड हैचों में उपस्कर आपूर्ति तथा सेवा प्रभार- शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क:

(क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में अनुबद्ध है स्टीवडोरिंग परिचालनों की परिचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में समूहबद्ध किया गया है अर्थात् उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत, परिचालन संबंधी उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय।

(ख). एचडीसी पर, स्टीवडोरिंग (ऑन-बोर्ड परिचालन) पत्तन द्वारा अपनी स्वयं की मानवशक्ति तैनात करके या ठेकेदार के माध्यम से कराये जाते हैं। श्रमिकों की तैनाती करके सेवाएं प्रदान करने के प्रभार केओपीटी के दरमानों में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों पर प्रयोक्ता एजेंसियों से सीधे पत्तन द्वारा वसूले जाते हैं। दूसरे शब्दों में, चूंकि स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए श्रम की आपूर्ति में स्टीवडोर शामिल नहीं होते, केओपीटी ने स्टीवडोरों द्वारा प्रयोक्ताओं से एकत्र की जाने वाली दर में इस घटक को शामिल न करके ठीक ही किया है। तथापि, पत्तन ने ऑन-बोर्ड उपस्कर तैनाती प्रभार निर्धारित करते समय शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया प्रभार का क्रमशः 5% और 10% श्रम लागत घटक इस आधार पर शामिल किया है कि उपस्करों की स्लिंगिंग/ अन स्लिंगिंग के लिए श्रमिकों की जरूरत होती है। इस पहलु पर विश्लेषण के बाद के भाग में चर्चा की गयी है। इस प्रकार, पत्तन द्वारा प्रस्तावित लागत घटक में पोत पर ऑन-बोर्ड उपस्कर समर्थन, स्लिंगिंग/ अन स्लिंगिंग के लिए श्रम और अनुषंगी प्रशासनिक उपरिव्यय शामिल हैं जैसा कि आगामी पैराओं में चर्चा की गयी है।

- (ग). इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने जहाजी क्रेनों से ही कार्गो उतारने के लिए ऑन-बोर्ड जहाजी हैचों में उपस्कर की आपूर्ति और सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, क्योंकि पत्तन ने बताया है कि किसी भी एमएचसी बर्थ पर शुष्क बल्क कार्गो पर लदान/उतराया के लिए एचएमसी के प्रयोग के लिए किराया प्रभारों में पोत पर ऑन-बोर्ड ग्रैबों और पे-लोडरों के प्रभार शामिल होते हैं।
- (घ). चूनापत्थर, मैंगनीज़ अयस्क, एमओपी, क्लिंकर जिप्सम, रॉक फास्फेट, सल्फर और चीनी के संबंध में सुविचारित प्रतिपाली 4 हुक दिशानिर्देशों में अनुबद्ध प्रति पाली 3 हुकों की औसत संख्या से अधिक है। इस संबंध में केओपीटी ने बताया है कि एचडीसी में, शुष्क बल्क कार्गो सामान्य: 4 नग जहाजी क्रेनों द्वारा एक साथ प्रहस्त किया जाता है, इसलिए प्रतिपाली 4 हुक प्रति पाली सुविचारित किये गए हैं।
- (ङ). उपस्कर किराया प्रभार:
- (i). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुलग्नक - VII शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों की उपस्कर किराया लागत के आकलन के मानक निर्धारित करता है। उस अनुलग्नक के अनुसार, पोत से तट प्रचालन के लिए, प्रासमिक प्रहस्तन उपस्कर पोत क्रेन या तट क्रेन या एचएमसी या इन सब प्रहस्तन उपस्करों का मिश्रण होता है।
- (ii). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत सूचीबद्ध प्रत्येक कार्गो मद के प्रहस्तन के बारे में पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर संख्या निम्नलिखित कार्गो मदों को छोड़कर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-VII के अनुसार है:-

वस्तु/ वस्तु समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार (प्रति पाली)	केओपीटी प्रस्ताव के अनुसार (प्रति पोत)
शुष्क बल्क		
कोकिंग कोयला	4 नग, उत्खनक	20 नग, पेलोडर
अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	4 नग, उत्खनक	20 नग, पेलोडर
मेट कोक	4 नग, उत्खनक	20 नग, पेलोडर
चूनापत्थर	3 नग 5टी डोज़र	18 नग, पेलोडर
मैंगनीज अयस्क	3 नग 5टी डोज़र	18 नग, पेलोडर
लौह अयस्क फिन्स और लम्पस	4 नग, उत्खनक	20 नग, पेलोडर
एमओपी	3 नग 5टी डोज़र	20 नग, पेलोडर
क्लिंकर	3 नग 5टी डोज़र	18 नग, पेलोडर
जिप्सम	3 नग 5टी डोज़र	18 नग, पेलोडर
रॉक फॉस्फेट	3 नग 5टी डोज़र	20 नग, पेलोडर
सल्फर	3 नग 5टी डोज़र	20 नग, पेलोडर
चीनी	3 नग 5टी डोज़र	20 नग, पेलोडर
ब्रेक बल्क		
बैग कार्गो	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं
परियोजना कार्गो	कोई उपस्कर नहीं	2 नग, एफएलटी
सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, इत्यादि.	2-3 नग 10टी डीएफटी	3 नग, बड़ा एफएलटी

वस्तु/ वस्तु समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार (प्रति पाली)	केओपीटी प्रस्ताव के अनुसार (प्रति पोत)
स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल	2-3 नग 10टी डीएफटी	3 नग, बड़ा एफएलटी
स्टील बिलेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	2-3 नग 10टी डीएफटी	3 नग, छोटा एफएलटी

(iii). जैसा कि उक्त सारणी से देखा जा सकता है, केओपीटी ने सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अधिक संख्या में पेलोडर तैनात करने की संकल्पना की है। इस संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि, चूंकि एचडीसी में शुष्क बल्क कार्गो लाने वाले पोत बॉटम कार्गो के साथ ही आते हैं, होल्ड के भीतर सभी तरफ से कार्गो एकत्र करने के लिए आरंभ से ही उपस्करों की तैनाती की आवश्यकता पड़ जाती है। अतः पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्करों की संख्या से ऑन-बोर्ड उपस्करों की अधिक संख्या में तैनाती पर सुविचार किया है। इस स्थिति को देखते हुए, प्रति पाली पेलोडर आवश्यकता और प्रत्येक पेलोडर द्वारा प्रहस्तित कार्गो का पत्तन द्वारा निर्धारण नहीं किया गया है। पत्तन द्वारा प्रति पोत आधार पर पेलोडर की संख्या में तैनाती का आकलन किया है। पत्तन ने प्रति पोत पे-लोडर की पूर्व में वास्तविक तैनाती के आधार पर और प्रत्येक शुष्क बल्क कार्गो के लिए वास्तविक पे-लोडर पालियों को हिसाब में लेते हुए जहाज के होल्ड में छोटे पे लोडरों की तैनाती की पुष्टि की है।

जैसा ऊपर की सारणी से देखा जा सकता है, ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, हर प्रकार के ब्रेक बल्क कार्गो को प्रहस्त करने के लिए फार्कलिफ्ट तैनात करने की संकल्पना की है, जैसा दिशानिर्देशों में निर्धारित है। विचलन केवल फार्कलिफ्ट की क्षमता में पाया गया है। पत्तन ने प्रत्येक ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पिछले 3 वर्षों में वास्तविक के आधार पर फोर्कलिफ्ट पर विचार करना सूचित किया है।

(iv). केओपीटी द्वारा किये गए निवेदन को देखते हुए तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों, जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करती हैं, को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर प्राधिकरण मानकों में जरूरी समायोजन स्वीकार कर सकता है। यह प्राधिकरण शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क श्रेणी के अंतर्गत विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल को सुविचार करने को प्रवृत्त है।

(च). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्करों की तैनाती के किराया प्रभार का आकलन संबंधित पत्तन की अवस्थापनाओं में प्रचलित उपस्कर किराया लागत या बाजार आधार पर आकलित की जायेगी। केओपीटी ने उपस्कर किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। यह सूचित किया गया है कि उन्होंने उपस्कर किराया प्रभार अन्य स्रोतों से अनौपचारिक रूप से एकत्र की है। तथापि केओपीटी ने इस आधार पर उपस्कर किराया प्रभारों की उपयुक्तता की पुष्टि की है कि यह उपस्कर की प्रचालन और अनुरक्षण लागत को देखते हुए बाजार दर से तुलनीय है। कुछेक स्टीवडोर संघों ने नामतः मास्टर स्टीवडोर एसोसिएशन (एनएसए), रिप्ले एंड के स्टीवडोर एंड हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड (आरसीएसएचपीएल), ए.एस.एंटरप्राइज़ (एएमई) ने मत व्यक्त किया है कि केओपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार अव्यवहारिक/ अनुचित है। इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि आरंभ में प्रस्ताव तैयार करते समय जब केओपीटी ने उपरोक्त स्टीवडोर संघों को उपस्कर की किराया लागत के समर्थन में कोई दस्तावेज साक्ष्य उपलब्ध कराने का अनुरोध किया तो उन्होंने इसे उपलब्ध नहीं कराया, जैसा कि आदेश में पहले चर्चा की गई है। केओपीटी द्वारा की गई पुष्टि कि किराया प्रभार बाजार की स्थिति के अनुरूप है, केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित स्थिति के अनुरूप है, केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित उपस्कर किराया प्रभार पर विश्वास किया जाता है।

(छ). श्रम लागत:

- (i). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, श्रमिकों की तैनाती राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट (एन्टीए) द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार होनी चाहिए जैसा कि दिशानिर्देशों के **अनुलग्नक-VIII** में दिया गया है और यूनिट दर मानकों में निर्धारित श्रमिकों की संख्या के लिए श्रम की वास्तविक प्रचलित लागत होगी। दिशानिर्देश यह भी बताते हैं कि निर्धारित मानक और किसी पत्तन विशिष्ट के लिए कोई अन्य मानकों का पालन श्रम लागत परिकलन के लिए किया जाना चाहिए।
- (ii). पहले बताए गए कारणों से, चूंकि स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए श्रम की आपूर्ति में स्टीवडोर शामिल नहीं होते, केओपीटी ने स्टीवडोरों द्वारा प्रयोक्ताओं से एकत्र की जाने वाली दर में इस घटक को शामिल न करके ठीक ही किया है। इस प्रकार दिशानिर्देशों के खंड **3.5.7** के अनुसार श्रम लागत केओपीटी द्वारा सुविचार में नहीं ली गयी है।
- (iii). इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया प्रभार के लागत घटक का क्रमशः **5%** और **10%** श्रम लागत प्रभार को ऑन-बोर्ड उपस्कर तैनाती का निर्धारण करते समय स्लिंगिंग/अनस्लिंगिंग के लिए सुविचारित किये हैं। चूंकि केओपीटी द्वारा अपनायी गई उपस्कर किराया प्रभारों के प्रतिशत के रूप में श्रम लागत घटक के परिकलन की प्रणाली तट प्रहस्तन प्रचालनों के श्रम प्रभार परिकलन के लिए निर्धारित प्रणाली के अनुरूप है और यह ध्यान में रखते हुए कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित श्रम लागत उपस्कर की तैनाती की अनुपंगी होने के कारण अपरिहार्य है, केओपीटी द्वारा सुविचारित शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया प्रभार के लागत घटक का क्रमशः **5%** और **10%** श्रम लागत प्रभार पर विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।
- (ज). केओपीटी ने आरंभ में, ऑन-बोर्ड उपस्कर तैनाती प्रभारों का आकलन करते समय प्रचालन लागत के **20%** सामान्य उपरिपरिव्ययों पर विचार किया। तथापि, बाद में केओपीटी ने पुष्टि की कि उपस्कर किराया प्रभार में प्रचालक, स्पेयर, ईंधन, स्नेहकों आदि जैसे व्यय परिचालन व्यय में शामिल होते हैं इसलिए **20%** परिचालन उपरिव्यय पर अतिरिक्त रूप से विचार करने की जरूरत नहीं है। इसलिए, गणना में से **20%** प्रचालन उपरिव्यय को गणना से निकाल दिया गया है, जैसा पत्तन ने अनुरोध किया है।
- (झ). केओपीटी ने प्रशासनिक उपरिव्यय, उपस्कर किराया लागत के 20% पर आकलित किये हैं, जो स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में युक्त अनुबद्धताओं के अनुरूप है।
- (ञ). जैसा, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड **5** अनुबद्ध करता है कि कुल परिचालन लागत पर 20% की गुंजाइश को केओपीटी द्वारा कार्गो उतरायी के लिए ऑन-बोर्ड जहाज के हैचों में उपस्कर आपूर्ति व सेवा प्रभार निकालने के लिए सुविचार में लिया गया है।
- (ट). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 2.8 बताता है कि महापत्तन न्यास समय-समय पर सरकार द्वारा निर्धारित नीतिगत निर्देशों का अनुपालन करेंगे जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि/(तत्कालीन) एमओएस, सड़क और परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों में से जारी एक निर्देश तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त निर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित 7 जनवरी, 2005 को पारित आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य का पैरा 3 (iii) और 5 (2.2) के अनुसार सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् पोत-तट अंतरण और क्वे से भंडार यार्ड को अंतरण, घाट शुल्क सहित, कार्गो प्रहस्तन प्रभार विदेशी दर के 60% पर रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना आवश्यक है। सिवा ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पी ओ एल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पैलेट, जो तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं हैं। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों को 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत शामिल सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों पर समान रूप से लागू किये गए हैं।

केओपीटी ने आरंभ में तटीय कार्गो के लिए अलग से रियायती दर का प्रस्ताव नहीं किया था। इस संबंध में, उल्लेख किये जाने पर, केओपीटी ने इस आधार पर रियायती तटीय प्रशुल्क का प्रस्ताव करने में अपनी कठिनाई व्यक्त की कि पत्तन अथवा बीओटी प्रचालकों के असमान, जो विदेशी और तटीय दोनों कार्गो का प्रहस्तन करते हैं, एक एजेंट केवल विदेशी कार्गो प्रहस्त करता है और दूसरा केवल तटीय कार्गो। ऐसी स्थिति में, चूंकि तटीय कार्गो विदेशी कार्गो को से प्रस्पर सहायता मिलती है, जो एजेंट केवल तटीय कार्गो प्रहस्त करता है, उसके पास तटीय कार्गो प्रहस्त करने पर हुई हानि को, विदेशी कार्गो प्रहस्त करके, पार पाने का कोई अवसर नहीं होता जबकि दोनों ही एजेंटों को उपस्कर और मानवशक्ति का एक समान ब्रेडा लगाना होता है। तदनुसार, केओपीटी ने, अपने संशोधित प्रस्ताव में, सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार कार्गो उतरायी और तट प्रहस्तन प्रभागों के लिए ऑन-बोर्ड जहाज हैचों में उपस्कर आपूर्ति और सेवा के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव नहीं किया है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 को देखते हुए और इस बात को मान्य करते हुए कि भारत सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति पोत-तट अंतरण और क्वे से यार्ड अंतरण के लिए निर्धारित सभी प्रभाग तटीय रियायत देना अनुबद्ध करती है और चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अंतर्गत निहित कार्यकलापों में भी ये कार्य शामिल हैं, यह प्राधिकरण कार्गो उतारने के लिए ऑन-बोर्ड जहाज हैचों में उपस्कर की आपूर्ति और सेवा के लिए अप्रकट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय तटीय रियायत नीति का अनुपालन करने को बाध्य है। ऐसा है तो, केओपीटी की वर्ष 2016-17 की प्रशासनिक रिपोर्ट में से एचडीसी पर विदेशी और तटीय कार्गो का अनुपात शुष्क बल्क कार्गो के मामले में 86:14 और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 93:7 लिया जाता है। इस प्रकार, उक्त अनुपातों के आधार पर, एमओएस की तटीय रियायत नीति के अनुरूप कार्गो उतारने के लिए ऑन-बोर्ड जहाज हैचों में उपस्कर की आपूर्ति और सेवा प्रस्तावित विदेशी दर में तटीय रियायत के प्रभाग को कलमबद्ध किया गया है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के अपने प्रस्ताव की प्रक्रिया के दौरान मुरमेगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) द्वारा किये गए निवेदन को ध्यान में रखते हुए कि तटीय रियायत नीति इन मामलों में लागू नहीं की जानी चाहिए और अन्य महापत्तन न्यासों से ऐसे ही अनुरोधों को देखते हुए इस प्राधिकरण ने जनवरी, 2017 में एमओएस से यह परीक्षण करने का अनुरोध किया कि क्या स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण करते समय पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती दर का निर्धारण करने के नीतिगत निर्देशों के अनुसार लागू किये जाने की जरूरत है। एमओएस का उत्तर प्रतीक्षित है। यदि एमओएस को संदर्भित मामले में एमओएस का प्रत्युत्तर भिन्न होगा तो उस समय एक उपयुक्त संशोधन जारी कर दिया जायेगा।

- (ठ). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की उतरायी के लिये आन-बोर्ड शिप हैचो में उपस्कर की आपूर्ति और सेवा प्रभागों के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण का लागत विवरण, केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और द्वारा ऊपर चर्चित किये गए विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर, यथा आशोधित, क्रमशः **अनुलग्नक-॥(क)** और **अनुलग्नक-॥(ख)** पर संलग्न है।

(vii). **तट प्रहस्तन प्रचालन दरें:**

- (क). जैसा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में अनुबद्ध है कि तट प्रहस्तन परिचालनों को परिचालन लागत के निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में समूहबद्ध किया गया है अर्थात् उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत, परिचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय।

- (ख). उपस्कर किराया लागत

- (i) **स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.4.1. और 4.4.2. शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रभागों के लिए अपनायी गई पांच विभिन्न प्रहस्तन विधियों और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपनायी गई चार विधियों को समूहबद्ध करते हैं। (अर्थात् विधि 4 और विधि 5)। विधि 4 के अनुसार बल्क कार्गो घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है और परेबिती के परिसर को भेजा जाता है। विधि 5 के अनुसार, कार्गो को घाट पर उतारा कर ट्रकों पर लादा जाता है और भंडारण यार्ड ले जाया जाता है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि शुष्क बल्क प्रहस्तन के लिए पत्तन में**

केवल विधि 4 और 5 ही प्रचलन में है। इसी प्रकार, ब्रेक बल्क के लिए स्टील कार्गो के लिए विधि - 3 जहां कार्गो ट्रकों पर उतारा जाता है और भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है और बैग कार्गो तथा परियोजना कार्गो के लिए विधि-4 जहां घाट पर कार्गो उतारकर ट्रकों में लदान करके भंडारण यार्ड ले जाया जाना तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए पत्तन में प्रचलित हैं। शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन की विधियों पर, केओपीटी द्वारा यथासंकल्पित, पर विश्वास किया जाता है।

- (ii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6 अनुबद्ध करता है कि किराये पर लिये जाने वाले उपस्कर की लागत दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-IX में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार आकलित की जानी चाहिए।
- (iii). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति और विचलन का औचित्य, यदि कोई हो, जैसा केओपीटी ने प्रस्तुत किया है, अनुलग्नक-III के रूप में संलग्न है।
- (iv). स्टीवडोर संघों ने नामतः स्टीवडोर संघों ने नामतः मास्टर स्टीवडोर एसोसिएशन (एमएचए), रिप्ले एंड कं. स्टीवडोर एंड हंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड (आरसीएचएसएचपीएल), ए.एम. एंटरप्राइज़र्स (एएमई) ने मत व्यक्त किया है कि केओपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए सुविचारित उपस्करों की संख्या अप्रयाप्त है। स्टीवडोर संघों ने विभिन्न कार्गो मर्दों के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए उपस्करों की सूची दी है और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए उन पर विचार करने का अनुरोध किया।
- (v). जहां तक उपस्कर प्रोफाइल में विचलनों का, जैसा उपरोक्त अनुलग्नक में दर्शाया गया है और साथ ही जैसी पूर्व के पैरा में चर्चा की गई है, स्टीवडोर संघों द्वारा किये गए निवेदनों का संबंध है, केओपीटी ने बताया है कि उनके द्वारा प्रस्ताव में संकल्पित विभिन्न प्रकार के उपस्करों की तैनाती प्रचालनों के दौरान पायी गयी वास्तविक तैनाती प्रतिमानों पर आधारित हैं और एचडीसी पर प्रचलित वर्तमान प्रथा के अनुसार हैं और इस प्रकार पत्तन ने स्टीवडोर संघों द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती के संबंध में प्रहस्तन एजेंटों द्वारा व्यक्त विचारों को स्वीकार करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की।
- (vi). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर और पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर मानकों में ऐसे आवश्यक समंजन स्वीकार कर सकता है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करते हों। दिशानिर्देशों में उक्त उपबंध और केओपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य को ध्यान में रखकर यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणियों के अंतर्गत विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए उपस्कर प्रोफाइल पर सुविचार को प्रवृत्त है।
- (vii). इसके अतिरिक्त, जहां तक स्टील बिल्लेट, स्टी ब्लूम और स्टील रेलों के तट प्रहस्तन प्रचालनों का संबंध में, केओपीटी ने 12 ट्रालरो की तैनाती पर सुविचार किया है। प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय, एमएसए ने, अन्य बातों के साथ-साथ, उक्त कार्गो प्रहस्तन के लिए 9 ट्रालरों की तैनाती निर्दिष्ट की है। केओपीटी ने अपनी फीड बैक टिप्पणियों में बताया है कि, यद्यपि उसने ट्रालरों का प्रस्ताव प्रचालन के दौरान पायी गई वास्तविक तैनाती के आधार पर किया है, अब चूंकि स्टीवडोर संघ ने उत्पादकता प्राप्त करने के लिए ट्रालरों की तैनाती घटा दी है पत्तन को अनुरोध किया गया है कि वह एमएसए द्वारा प्रस्तावित ट्रालरों की संख्या पर विचार करे ताकि प्रचालन लागत कम की जा सके। अतः केओपीटी ने सुझाव के आधार पर, स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम और स्टील रेल की तट प्रहस्तन दरों को 9 ट्रेलरों की तैनाती के आधार पर निकाला है।
- (viii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्करों की तैनाती के किराया प्रभारों का आकलन संबंधित पत्तन की अवस्थापनाओं में प्रचलित उपस्कर किराया लागत या बाजार आधार पर आकलित की जायेगी। जैसा पहले चर्चा की गई है, यद्यपि केओपीटी ने उपस्कर किराया प्रभारों

के समर्थन में दस्तावेज़ी साक्ष्य प्रस्तुत करने में अपनी असमर्थता जतायी है, इसने इस बात की पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार उनकी राय में उचित हैं। इसलिए, केओपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर किराया प्रभारों पर विश्वास किया जाता है। स्टीवडोर संघों नामतः एमएसए, आरसीएसएचपीएल, एएमई, ने राय व्यक्त की है कि केओपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार बहुत कम हैं और विभिन्न उपस्करों के किराया प्रभारों के लिए उनके द्वारा बताये गए अनुसार सुविचार करने का अनुरोध किया है। चूंकि उक्त संदर्भित स्टीवडोर संघों ने उपस्कर किराया प्रभारों के समर्थन में, केओपीटी द्वारा यथापेक्षित, दस्तावेज़ी साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराया है और केओपीटी द्वारा किराया प्रभारों की औचित्यता के बारे में की गई पुष्टि को देखते हुए और कि किराया प्रभार बाजार की स्थिति को दर्शाते हैं, जैसा पहले बताया गया है, केओपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर किराया प्रभारों पर विश्वास जाता है।

(ग). श्रम लागत:

- (i). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7. अनुबद्ध करता है कि तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए श्रम लागत आकलन के लिए मानक शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए क्रमशः 5% और 10% है। तदनुसार, केओपीटी ने बैग कार्गो के सिवाय शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की श्रम लागत आकलित की है।
- (ii). बैग कार्गो के मामले में, जैसा पहले चर्चा की गई है, केओपीटी ने बैग कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए केवल विधि-4 पर सुविचार किया है यानी बैग कार्गो का घाट पर उतारना और ट्रकों पर लदान और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड ले जाना और उसके वितरित। केओपीटी ने बताया है कि जेटी के साथ-साथ एचडीसी के स्टैक यार्ड पर बैग कार्गो का प्रहस्तन श्रम प्रधान है और परिवहन के लिए ट्रकों के अलावा और कोई उपस्कर तट प्रहस्तन के दौरान नहीं लगाया जाता। इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने बताया है कि वर्तमान व्यवस्था के अनुसार, श्रमिक सांविधिक हितलाभों के साथ मासिक मजदूरी पाते हैं जो बहुत अधिक है। इस प्रकार केओपीटी ने बताया है कि उपस्कर किराया लागत का 10% श्रम लागत, जैसा दिशानिर्देशों में निर्धारित है, पर्याप्त नहीं है और इसलिए, उसने बैग कार्गो के प्रहस्तन के लिए श्रमिकों की अलग से तैनाती पर विचार किया जाए। तथापि, साथ ही, केओपीटी ने यह भी बताया है कि यदि उसके द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवहारिक नहीं है और काफी ऊंचे पाये जाते हैं तो इन्हें दिशानिर्देशों के उपबंधों को अनुसार नियत किया जा सकता है।
- (iii). इस संबंध में, यह उल्लेख किया जाता है कि, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुलग्नक- X के अनुसार, जो विभिन्न प्रकार के ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन की प्रत्येक विधि के लिए उपस्कर तैनाती के मानक अनुबद्ध करता है, परिवहन के लिए ट्रकों को छोड़कर, बैग कार्गो के प्रहस्तन के लिए किसी उपस्कर की संकल्पना नहीं की गई है। अतः, दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों का कड़ाई से अनुपालन करते हुए, ट्रकों की किराया लागत का 10% ही श्रम लागत के रूप में लिया जा सकेगा, जो कि घाट पर और स्टैक यार्ड में लदान/उतराया के लिए तैनात श्रम को देखते हुए जैसा केओपीटी ने ठीक ही उल्लेख किया है, अपर्याप्त है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों की मंशा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों की दक्षता में सुधार लाने के उद्देश्य से प्रशुल्क आधारित मानक निर्धारित करता है। साथ ही यदि दिशानिर्देशों के उपबंधों के आधार पर निकाली गई श्रम लागत से भले ही अधिक क्यों न हो पत्तन द्वारा प्रस्तावित श्रम लागत पर विचार न करना भी वास्तविकता से मुख मोड़ने के समान है। पत्तन से यह प्रत्याशा नहीं की जा सकती कि वह वास्तविक प्रथाओं को छोड़कर, रातोंरात मानकों का कार्यान्वयन आरंभ कर देगा। यह धीरे-धीरे होने वाली प्रक्रिया है। अतः उक्त स्थिति को ध्यान में रखकर तथा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर और पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर मानकों में ऐसे आवश्यक समंजन स्वीकार कर सकता है, प्राधिकरण बैग कार्गो के लिए केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित श्रम लागत पर विचार करने को प्रवृत्त है। संयोगवश, केओपीटी ने कोलकाता

डॉक सिस्टम (केडीएस) के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क नियतन के लिए प्रस्ताव दायर करते समय, केओपीटी ने इस आधार पर तट प्रहस्तन प्रचालनों के अंतर्गत श्रम लागत उपस्कर किराया लागत का एक बंग है और बैग कार्गो के लिए संकल्पित किसी उपस्कर के अभाव में, प्रचलित दरों पर लाइसेंसयुक्त शीड में हुक प्वाइंट से स्टेकिंग प्वाइंट तक बैग कार्गो अंतरित करने के लिए निहित श्रमिकों के लिए अलग से श्रम लागत का प्रस्ताव किया था। इस प्राधिकरण ने 19 जनवरी, 2017 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/80/2016-केओपीटी में, केओपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव का निपटान करते समय, पत्तन के निर्णय पर विश्वास दिया था और पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित बैग कार्गो के लिए श्रम लागत पर विचार किया।

- (घ). प्रशासनिक उपरिव्यय और प्रचालन उपरिव्यय प्रत्येक को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5.9 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार उपस्कर लागत और श्रम लागत के 20% पर आकलित किये गए हैं।
- (ङ). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा अनुबद्ध के अनुसार अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क निकालने के लिए सीएचपीटी ने कुल परिचालन लागत पर 20% की गुंजाइश पर सुविचार किया है।
- (च). जैसा पहले बताया गया है केओपीटी ने, अपने संशोधित प्रस्ताव में, मंत्रालय द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुरूप विदेशी कार्गो के प्रशुल्क के **60%** पर तट प्रहस्तन प्रभारों पर तटीय कार्गो की अलग से रियायत नीति का प्रस्ताव नहीं किया है। पहले बताये गए कारणों से, एमओएस की तटीय रियायत नीति के अनुसरण में, **86:14** के अनुपात में तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रस्तावित विदेशी दर में तटीय रियायत प्रभारों के प्रभाव को कलमबद्ध कर लिया गया है। यदि एमओएस को संदर्भित मामले में एमओएस का प्रत्युत्तर भिन्न होगा तो उस समय एक उपयुक्त संशोधन जारी कर दिया जायेगा।
- (छ). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के अप-फ्रंट प्रशुल्क निर्धारण का लागत विवरण, केओपीटी द्वारा यथा-प्रस्तावित और ऊपर चर्चित विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर हमारे द्वारा यथा-आशोधित **अनुलग्नक IV(क) और IV(ङ)** पर संलग्न है।
- (viii). उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर और केओपीटी द्वारा किए गए निवेदन पर विचार करते हुए और इस बात को मान्य करते हुए कि केओपीटी ने अपना प्रस्ताव केओपीटी बोर्ड के अनुमोदन से दायर किया है, कार्गो उतरायी के लिए ऑन-बोर्ड जहाजी हैचों में उपस्कर आपूर्ति तथा सेवा और शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के पत्तन द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभारों को ऊपर चर्चा किए गए विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर हमारे द्वारा यथा-संशोधित अनुमोदित किया जाता है।
- (ix). अधिकतम दर के **100%** सूचकांकन के लिए शुष्क बल्क कार्गो के केओपीटी द्वारा प्रस्तावित मानक:
- (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार प्रशुल्क सीमाएं स्फीत के प्रति सूचकांकित होंगी परंतु संगत वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में हुए 60% की सीमा के परिवर्तन तक ही समायोजन किया जायेगा। इस प्रकार, सभी शुष्क बल्क कार्गो मदों के एचडीसी पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन की अनुमोदित दरें थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के **60%** की सीमा तक मुद्रास्फीति के प्रति स्वतः ही सूचकांकित होंगी। उक्त सूचकांकन स्वतः ही है और यह स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित किसी निष्पादन मानक की प्राप्ति से संबद्ध नहीं है।
- (ख). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 7.1. अनुबद्ध करता है कि प्रचालक, शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी किए गए दिनांक 16.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-110033/73/2013-पीटी (भाग) द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर प्रशुल्क में 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के पात्र है।

इस संबंध में, पत्तन ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि लाइसेंसधारी एजेंट प्रत्येक वस्तु के निष्पादन मानकों को प्राप्त कर लेने पर दूसरे वर्ष से 100% डब्ल्यूपीआई प्रशुल्क सूचकांकन कर सकेंगे, जैसा दरमानों में दिया गया है।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि प्राधिकरण ने अपने 4 जनवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/59/2016-केओपीटी के द्वारा बर्थिंग नीति 2016 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के आधार पर एचडीसी के शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के संबंध में निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/दंड, लंगरगाह प्रभार अनुमोदित किये गए थे। केओपीटी के तब के प्रस्ताव के आधार पर विभिन्न शुष्क बल्क वस्तुओं जैसे कोयला, मैट कोक, चूना पत्थर, मैंगनीज़ अयस्क, लौह अयस्क, उर्वरक, सीमेंट क्लिंकर और जिप्सम के लिए निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/दंड निर्धारित किये गए थे। इसके अतिरिक्त, उक्त संदर्भित आदेश में दर्ज किये गए कारणों से उक्त निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/दंड का निर्धारित एक वर्ष की अवधि के लिए वैध था अर्थात् 01 अक्टूबर, 2016 से 30 सितंबर, 2017 तक। पत्तन की ओर से 01 अक्टूबर, 2017 से आरंभ होने वाली अवधि के लिए निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/दंड के नियतन के लिए कोई प्रस्ताव नहीं आया है। इसलिए 4 जनवरी, 2017 के आदेश में अधिसूचित निष्पादन मानकों को 100% सूचकांकन से संबद्ध करना संभव नहीं पाया गया।

इस प्रकार, इस पृष्ठ भूमि में, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में अंतर्विष्ट अनुबद्धता को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को इस प्रकार आशोधित किया जाता है कि प्रचालक बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर प्रशुल्क में 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का पात्र होगा।

केओपीटी को आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से तीन महीने के भीतर एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अंतर्गत शुष्क बल्क कार्गो के लिए अलग से निष्पादन मानकों का प्रस्ताव दायर करने की सलाह दी जाती है।

(x). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशा-निर्देश अनुबद्ध करते हैं कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अप-फ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचारित उत्पादकता मानक लागू होंगे। तदनुसार, केओपीटी ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अप-फ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचारित उत्पादकता मानक के समान निष्पादन मानक निर्धारित किए हैं। लेकिन, जैसा पहले चर्चा की गई है, पत्तन द्वारा सुविचारित मानकों को आशोधित कर दिया गया है। अतः ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निम्नलिखित निष्पादन मानक निर्धारित किए जाते हैं:-

क्र.सं.	वस्तु	उत्पादकता मानक प्रति पाली (मीट्रिक टन में)
1	बैग कार्गो	450
2	परियोजना कार्गो	300
3	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, शीटें	805
2	स्टील सीआर कोइले, एचआर कोइले, डब्ल्यूआर कोइले	1500
4	स्टील बिलेट्स, स्टील ब्लूमस, स्टील रेल	903

(xi). केओपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो/ ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र पर सड़क/रेल मार्ग से प्राप्ति/सुपुर्दगी के लिए अलग से प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, केओपीटी ने उपस्कर किराया लागत, श्रम

लागत और प्रचालन तथा प्रशासनिक प्रत्येक उपरिव्ययों का **20%** और कुल लागत की **20%** की लाभ की गुंजाश पर सुविचार किया प्रतीत होता है। केओपीटी ने एचडीसी में ऐसा प्रचालनों के लिए उपस्कर और/अथवा श्रम की वास्तविक तैनाती पर सुविचार किया है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश भंडारण यार्ड में कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी के कोई दिशानिर्देश या मानदंड निर्धारित नहीं करते। तथापि, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि तट प्रहस्तन की परिभाषा में बैगन/ट्रक के लिए कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी शामिल है और सामान की प्राप्ति और सुपुर्दगी एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (1) (घ) के अंतर्गत आती है और कि बैगनों से/को शुष्क बल्क कार्गो के लदान/उतरायी के साथ अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए किया गया परिकलन स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के मार्गदर्शक सिद्धांतों के अनुरूप हैं, यह प्राधिकरण इस संबंध में केओपीटी द्वारा किये गए परिकलन पर विश्वास करते हुए केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित शुष्क बल्क कार्गो/ ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र पर सड़क/रेल मार्ग से प्राप्ति/सुपुर्दगी के लिए अलग से प्रशुल्क का अनुमोदन करता है।

केओपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय, स्टीवडोर एजेंटों में से एक नामतः ए एम एंटरप्राइजेज (एएमई) ने बताया कि "एचडीसी पर गोदी क्षेत्र के भीतर सड़क से/भंडारण स्थलों पर शुष्क बल्क कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति" के साथ-साथ "एचडीसी के गोदी क्षेत्र के भीतर भंडारण के लिए रेलवे बैगनो से हस्तन उतरायी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्राप्ति" के लिए केओपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर लागत **5%** पर श्रम लागत का निर्धारण अत्यधिक कम है। एएमई ने बताया है कि मान्यता प्राप्त यूनियनों के एक भाग बनकर श्रमिकों का एक पूल है और कंपनी की वेतन नामिका में हैं और उन्हें सभी सांविधिक हित लाभ और पात्रताएं प्राप्त हैं जैसे पीएफ, ईएसआई, बोनस, समयोपरि भत्ता, उपदान आदि। इस संबंध में, एएमई ने **08** सितंबर, **2015** के समझौता ज्ञापन की एक प्रति उपलब्ध करायी जो एएमई के प्रबंधन, उनके कामगारों के प्रतिनिधियों और कोलकाता स्थित सहायक श्रम आयुक्त-सह-समझौता अधिकारी, के बीच हुआ था जो **1** जुलाई **2015** से **30** जून **2018** तक **3** वर्ष की अवधि के लिए वैध है। एएमई ने परिकलन भी उपलब्ध कराया है और कहा है कि श्रम लागत "एचडीसी पर गोदी क्षेत्र के भीतर सड़क से/भंडारण स्थलों पर शुष्क बल्क कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति" के लिए **45/-**रु. प्रति एमटी और "एचडीसी के गोदी क्षेत्र के भीतर भंडारण के लिए रेलवे बैगनो से हस्तन उतरायी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्राप्ति" **46/-**रु. प्रति एमटी होनी चाहिए। उक्त संदर्भित ज्ञापन और एएमई द्वारा उपलब्ध कराये गए परिकलन के आधार पर केओपीटी ने इस प्राधिकरण से एएमई द्वारा किये गए दावे पर उपयुक्त विचार करने का अनुरोध किया।

केओपीटी द्वारा किये गए अनुरोध और कि एएमई का दावा दस्तावेज़ी साक्ष्यों से समर्थित है, को ध्यान में रखकर, यह प्राधिकरण "एचडीसी पर गोदी क्षेत्र के भीतर सड़क से/भंडारण स्थलों पर शुष्क बल्क कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति" के साथ-साथ "एचडीसी के गोदी क्षेत्र के भीतर भंडारण के लिए रेलवे बैगनो से हस्तन उतरायी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्राप्ति" के लिए श्रम लागत पर एएमई द्वारा प्रस्तावित दरों पर सुविचार करने को प्रवृत्त है।

संयोगवश, जैसा पहले उल्लेख किया गया है, बैग कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन के प्रशुल्क निर्धारित करते समय अर्थात् बैग कार्गो को घाट पर उतारना और ट्रकों पर लादना तथा पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड ले जाना और इसके विपरीत, केओपीटी ने प्रचलित करार के आधार पर श्रम लागत पर सुविचार किया है।

पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्रों से/पर सड़क/रेल द्वारा शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो के प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभागों के निर्धारण की वर्किंग पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत हमारे द्वारा यथा आशोधित **अनुलग्नक-V (क) से V (ज)** तक संलग्न है।

इसके अतिरिक्त, इस आधार पर कि कार्गो की सुपुर्दगी और प्राप्ति आयातक/निर्यातक को आरोप्य विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है जैसे दस्तावेज़ीकरण सहित व्यवस्था, पत्तन प्रभागों का भुगतान, परिवहन की आपूर्ति आदि। चूंकि पत्तन प्रचालित धर्म कांटों पर भीड़-भाड़ आदि भी सुपुर्दगी और प्राप्ति प्रचालनों को प्रभावित करते हैं, पत्तन ने, इसलिए, सुपुर्दगी और प्राप्ति के अलग से निष्पादन मानक निर्धारित करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है।

सुपुर्दगी और प्राप्ति प्रचालन प्रभागों की उगाही, को शासी करने वाली टिप्पणिया पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदित की जाती हैं।

- (xii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए, केओपीटी के एचडीसी सहित, सभी महापत्तन न्यासों के तदर्थ अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय, इस प्राधिकरण ने कुछ समान शब्दावली की अर्थात् तटीय पोत, विदेशगामी पोत,

स्टीवडोरिंग, स्टीवडोर, तट प्रहस्तन, तट प्रहस्तन एजेंट परिभाषाएं निर्धारित की थीं। उन्हें केओपीटी के एचडीसी में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों की अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में जारी रखा जाता है।

- (xiii). सभी महापत्तन न्यासों, केओपीटी के एचडीसी सहित, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के तदर्थ अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण, वीआरसी की वसूली और रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली, प्रशुल्क का बीओटी/बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागदारी के लिए जिन पर कोई अन्य व्यवस्था लागू नहीं है और जिन्हें 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है लागू नहीं होना, प्रशुल्क का एक समान रूप से संपूर्ण पत्तन पर लागू होना जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं, प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा उसे श्रम के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी, यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्राकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है, जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाना, प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फिति से सूचकांकित किया जाता है परंतु 1 जनवरी और प्रासंगिक वर्ष के 31 दिसंबर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही, सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/ तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और प्राधिकरण को भेजेंगे। प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी, प्राधिकरण परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा, विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने चाहिए। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे, किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाण अथवा क्षमता की गणना में 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी, एमओएस द्वारा जारी तटीय नीति, दरमानों और प्रचालक की स्थिति के विवरण के किसी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या का प्रश्न उठता है तो मामले को प्राधिकरण को भेजा जायेगा और इस बारे में प्राधिकरण का निर्णय प्रचालक पर बाध्यकर होने से संबंधित सामान्य निबंधन और शर्तें निर्धारित की गई हैं। उन्हें स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अनुमोदित केओपीटी के एचडीसी की अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में जारी रखा जाए। जैसा कि अन्य महापत्तन न्यासों के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों की अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची को अधिसूचित करते समय किया गया है।
- (xiv). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए, केओपीटी के एचडीसी सहित, सभी महापत्तन न्यासों के तदर्थ अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय, इस प्राधिकरण ने कुछ समान शब्दावली की अर्थात् तटीय पोत, विदेशगामी पोत, स्टीवडोरिंग, स्टीवडोर, तट प्रहस्तन, तट प्रहस्तन एजेंट परिभाषाएं निर्धारित की थीं। उन्हें सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों की अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में जारी रखा जाता है।
- (xv). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार प्रशुल्क सीमाएं स्फीत के प्रति सूचकांकित होंगी परंतु संगत वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में हुए 60% की सीमा के परिवर्तन तक ही। प्रशुल्क सीमा में ऐसा स्व: समायोजन प्रति वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संगत वर्ष की 01 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेगी। केओपीटी ने अपना प्रस्ताव वर्ष 2016 के बिल्कुल अंत में दायर किया था, इसलिए डब्ल्यूपीआई वृद्धि दायर करने के लिए आधार वर्ष 01 जनवरी, 2017 माना जाना उचित समझा जाता है। तदनुसार केओपीटी के एचडीसी की अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में एक उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित की जाए।
- (xvi). पहले बताए गए कारणों से सीएचपीटी द्वारा इस प्रभाग की टिप्पणी कि लाइसेंसधारी एजेंट प्रासमिक प्रशुल्क के साथ अधिसूचित प्रत्येक वस्तु के निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर प्रचालन के दूसरे वर्ष से 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के

स्थान पर 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का पात्र होगा, को शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, लाइसेंसधारक एजेंट अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-110033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, प्रासमिक प्रशुल्क के साथ प्रत्येक वस्तु के लिए अधिसूचित निष्पादन मानक की उपलब्धि पर लाइसेंसधारक एजेंट इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्य निष्पादन मानक के व्यौरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास से सम्पर्क करेगा।

- (xvii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.4 में निहित अनुबद्धता के अनुरूप, इस प्रभाव की एक टिप्पणी कि घाटशुल्क, भंडारण प्रभार और अन्य कार्गो संबंधी प्रभार वर्तमान दरमानों के अनुसार केओपीटी पत्तन द्वारा उगाहे जाने जारी रखे जायेंगे, को अपफ्रंट अनुसूची में निर्धारित किया जाता है।
- (xviii). अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में एक टिप्पणी यह भी निर्धारित की जाती है कि जीएसटी सहित सभी कर और शुल्क समय-समय पर यथालागू, का भुगतान अतिरिक्त होगा।
- (xix). केओपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि ऑन-बोर्ड उपस्कर सेवाओं में हैच के भीतर अन्य क्षेत्रों से अंतरित करके जलयान से लिफ्टिंग-डाऊन के लिए पेलोडर/उपस्कर की स्लिंगिंग/अन-स्लिंगिंग सहित जलयान में हैच स्कॉयर में कार्गो के अंतरण/एकत्र करने के लिए ऑन-बोर्ड उपयुक्त पेलोडर/उपस्कर की आपूर्ति और सेवाएं शामिल हैं। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी स्पष्टता प्रदान करती है और द्वार्थकता से बचाव करती है इसलिए अनुमोदित है।
- (xx). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रभार नियतन भाग के अंतर्गत केओपीटी ने इस प्रभाव की टिप्पणियों का प्रस्ताव किया है कि जेटी से सीधे परेपिटी के परिसर में कार्गो के स्थानांतरण/सुपुर्दगी के लिए, उपर्युक्त दर में प्रहस्तन एजेंट द्वारा (सुपुर्दगी के लिए) परिवहन की आपूर्ति शामिल नहीं है। इसकी व्यवस्था कार्गो के संबद्ध आयातक/निर्यातक/प्राप्तकर्ता द्वारा अपनी स्वयं की लागत पर की जाएगी। बैग कार्गो (50 कि.ग्रा. तक भार वाला इकाई बैग) के मामले में, तट प्रहस्तन प्रभार में जेट्टी और भंडारण यार्ड के बीच कार्गो के परिवहन के लिए प्रहस्तनकर्ता एजेंट द्वारा ट्रकों की आपूर्ति, ऐसे परिचालन में ट्रक पर और से लदाई और उतराई सहित, शामिल है। जहाँ तक जहाजी क्रेन/एमएचसी द्वारा उतारे गये और पत्तन परिसर के भीतर भंडार यार्ड को अंतरित और भंडार किये गए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो प्रभारों का संबंध है इनमें भंडारण यार्ड में कार्गो की हीपिंग/हाई हीपिंग प्रभार शामिल हैं। ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में अर्थात् स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआरक्यू, स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल, पाइप और ट्यूब, सभी बैग कार्गो और परियोजना कार्गो, तट प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो को जेटी और भंडारण क्षेत्र के बीच ढुलाई के लिए, वहां ट्रालरों पर लदान/उतराई सहित, प्रहस्तन एजेंटों द्वारा ट्रालरों की आपूर्ति शामिल हैं। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणियाँ स्पष्टता प्रदान करती हैं और द्वार्थकता से बचाव करती हैं इसलिए अनुमोदित हैं।
- (xxi). केओपीटी ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में जेटी से कार्गो क्लीयरेंस के मानक निर्धारित किये थे और मानक प्राप्त न करने पर दंड का निर्धारित किया था कि - पोत पर उतराई/लदान कार्य पूरा होने के पश्चात् या तो कार्गो को स्टैक यार्ड में भेज कर या जेटी से सीधे सुपुर्दगी द्वारा कार्गो हटाने के लिए तट प्रहस्तन एजेंट को शुष्क बल्क कार्गो के लिए 6 घंटे और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2 घंटे के समय की अनुमति दी जायेगी। इसके अतिरिक्त यह भी बताया गया था कि यदि एजेंट ऐसा करने में असफल रहता है तो प्रहस्तन एजेंट द्वारा लिये गए आरंभिक 6 घंटे/2 घंटे की समाप्ति के पश्चात् जैसा भी मामला हो तो उसे बर्थ किराया प्रभार से दो गुणा दर पर दंड देना होगा। बाद में पत्तन ने उक्त उपबंध को वापस लेने का प्रस्ताव किया। इस स्थिति को देखते हुए, अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में उक्त उपबंध अंतर्विष्ट नहीं किया जाता।
- (xxii). केओपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि यदि तट प्रहस्तन एजेंट 3 लगातार पोतों के मामले में जेटी से कार्गो को 6 घंटे/2 घंटे में जैसा भी मामला हो, क्लीयर करने में असफल रहता है तो अध्यक्ष उसके लाइसेंस को एक ऐसी अवधि के लिए आस्थमित कर सकते हैं जैसी वह उचित समझे, या लाइसेंस रद्द कर सकते हैं या लाइसेंस को

नवीकृत करने से मना कर सकते हैं। यह टिप्पणी पूर्व टिप्पणी से निकली प्रतीत होती है। चूंकि पूर्व की टिप्पणी को केओपीटी ने वापस ले लिया है इसलिए उसके बाद की टिप्पणी निष्फल हो जाती है।

(xxiii). केओपीटी ने यह भी प्रस्ताव किया है कि, एमएचसी बर्थ के मामले में, पिछले एमएचसी चक्र/पोत से अंतिम पेलोडर द्वारा उतरायी, जैसा भी मामला हो, जैसा एचडीसी ने प्रभावित किया हो, पर कार्गो उतरायी के मामले में समाप्त समय के रूप में सुविचार किया जायेगा। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी खंड 4.3 के अंतर्गत जेटी से कार्गो की क्लीयरेंस के मानकों और उनको प्राप्त न करने पर दंड को शामिल करती है और चूंकि उक्त खंड को केओपीटी द्वारा वापस ले लिया गया है, दर का निर्धारण निष्फल हो गया है। अतः इस उपबंध को निर्धारित नहीं किया जाता।

(xxiv). केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि महापत्तन स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति 2016 स्टीवडोर और तट प्रहस्तन एजेंटों को लाइसेंस जारी करने की बोली प्रक्रिया को निर्धारित नहीं करती, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 2.4, जो यह अपेक्षा करना है कि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अप्रकृत प्रशुलक और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में और बाद में प्रचालक के साथ करार में शामिल किया जाए। यह स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के समान नहीं है। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा नीति निर्देश के रूप में जारी किये गए हैं। अतः यह प्राधिकरण और साथ ही साथ केओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यास उक्त दिशानिर्देशों में युक्त अनुबद्धताओं से बंधे हुए हैं। इसलिए, जैसा दिशानिर्देशों में अनुबद्ध है, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अप्रकृत प्रशुल्कों और निष्पादन मानकों बोली दस्तावेजों में यदि कोई बोली प्रक्रिया है, और बाद में प्रचालक के साथ किये जाने वाले करार में उल्लेख करना होगा।

(xxv). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशा-निर्देशों का खंड 2.11 बताता है कि जहाजीकुलीगिरी और/अथवा तट प्रहस्तन प्रचालन आरंभ करने से पूर्व, प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में यथापेक्षित जहाजीकुलीगिरी और अथवा तट प्रहस्तन प्रभारों की अधिकतम दरों के दरमानों की अधिसूचना के लिए प्राधिकरण से संपर्क करेगा। इस प्रकार केओपीटी ने यह स्पष्टीकरण चाहा है कि क्या सभी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंटों को जिन्हें लाइसेंस जारी किया जायेगा, सभी व्यक्तिगत रूप से इस प्राधिकरण को दरमानों की अधिसूचना के लिए संपर्क करना होगा जबकि उक्त कार्यकलाप करने के लिए स्टीवडोरिंग और/या तट प्रहस्तन प्रचालनों की समान अधिकतम दरें होंगी।

इस संबंध में, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है जो यह बताता है कि एक बार किसी पत्तन के लिए विभिन्न वस्तुओं की जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अप्रकृत प्रशुलक सीमाएं नियत हो जाने पर ये निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा किये जा रहे जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों सहित पूरे पत्तन पर समान रूप से लागू होंगी और तीन वर्षों की अवधि तक वैध रहेंगी।

यहां यह उल्लेख करना भी समीचीन है कि इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों के साथ परामर्श से महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत अधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाएं प्रदान करने की दरों को विनियमित करने के संदर्भ से पहले ही निर्णय ले लिया है कि प्रशुलक का विनियमन व्यक्तिगत सेवा प्रदाता का संदर्भ लिए बिना समग्र पत्र के लिए किया जा सकता है। तदनुसार यह प्राधिकरण इस प्राधिकरण ने यह निर्णय लिया है कि अधिकतम दरें पत्तन विशेष के लिए निर्धारित की जाएंगी और संबंधित पत्तन न्यास लाइसेंस जारी करते समय महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के निबंधनों में प्राधिकार की एक शर्त बनाते हुए अधिकृत सेवा प्रदाता से उनका लागू करना सुनिश्चित करेगा। प्राधिकरण का उक्त निर्णय सभी महापत्तन न्यासों को और पोत परिवहन मंत्रालय को 6 मई, 2002 के पत्र संख्या टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी के द्वारा संसूचित कर दिया गया था। तथापि निजी (टर्मिनल) आपरेटरों के मामले में, जो बीओटी/बीओओटी व्यवस्था के अंतर्गत एक महापत्तन के भीतर या बर्थ पर समग्र सेवाएं प्रदान करते हैं प्रशुलक का विनियमन उनकी प्रचालक लागत और निवेश के संदर्भ से उनके प्रस्ताव के आधार पर जारी रहेगा। उक्त स्थिति और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशा-निर्देशों के खंड 2.3 को ध्यान में रखते हुए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह अधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालक को, लाइसेंस जारी करते समय, इसे प्राधिकार की एक शर्त के रूप में अधिकतम दरों को लागू करने को कहे। यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन को ऐसी सलाह 8 फरवरी, 2017 के आदेश के द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभारों का तदर्थ अनुमोदन देते समय भी दी गई थी।

- (xxvi). केओपीटी ने उल्लेख किया है कि दिशानिर्देश स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन कार्यकलाप करने के लिए प्राधिकृत करने के लिए एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) लागू होंगी। एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) यह बताती है कि बोर्ड, केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति के साथ, उप-धारा (1) में उल्लिखित सेवाओं में से किसी को करने के लिए किसी व्यक्ति को ऐसे निबंधनों और शर्तों पर जिन पर सहमति बनी हो, अधिकृत कर सकता है, केओपीटी ने स्पष्टीकरण चाहा है कि क्या विनियमों के अंतर्गत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंटों को ऐसे लाइसेंस जारी करने से पूर्व घाट 42 (3) के अंतर्गत ऐसे प्राधिकार के लिए केंद्र सरकार से पूर्व स्वीकृति प्राप्त करना एक पूर्वपेक्षा है। चूंकि संस्वीकृति अधिकारी केंद्र सरकार है, केओपीटी को इस मामले का केंद्र सरकार के साथ उठाना होगा।
- (xxvii). प्राधिकरण ने 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अनुमोदित करते समय कहा था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरों का उत्तरापेक्षी प्रभाव होगा। तदनुसार, अनुमोदित अंतिम दरें राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के पश्चात् उत्तरापेक्षी प्रभाव से लागू होंगी जैसा कि इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य पद्धति अपनायी गई है। जैसा कि 8 फरवरी, 2017 के अंतरिम आदेश में उल्लेख किया गया है, तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम दरों की यथावत् मान्यता रहेगी। इसलिए यदि तदर्थ दरों और अंतिम दरों के बीच कोई परिवर्तन होता है तो किसी वापसी/वसूली यदि कोई है, का कोई प्रश्न नहीं उठता जैसा कि प्राधिकरण द्वारा 8 फरवरी, 2017 के अंतरिम आदेश में निर्णय दिया गया है।
- (xxviii). केओपीटी ने लंगरगाह उतरायी के लिए इस आधार पर किसी दर का प्रस्ताव नहीं किया है कि लंगरगाह में पोतों के प्रचालन की निगरानी करना संभव नहीं है। केओपीटी ने यह उल्लेख करते हुए बार्ज प्रहस्तन के लिए भी दर का प्रस्ताव नहीं किया है कि यह प्रहस्तन मुख्यतः फ्लोरिंग बार्ज टर्मिनल द्वारा किया जायेगा जिसे केओपीटी निजी ठेकेदार के माध्यम से करेगा जिसके लिए प्रभार केओपीटी द्वारा अपने दरमानों के अनुसार ग्राहकों से सीधे एकत्र करेगा और ठेकेदार को केओपीटी द्वारा सहमत दर पर सीधे भुगतान करेगा। तथापि, पत्तन ने यह स्पष्टीकरण चाहा है कि क्या लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित की आवश्यकता है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना है कि यह विचार करते हुए कि स्टीवडोरिंग की परिभाषा में पत्तन में, पोतों के बोर्ड पर किसी भी किस्म के कार्गो का लदान, उतरायी और नौभरण शामिल है और यह मानते हुए कि तट प्रहस्तन की परिभाषा में हुए प्वाइंट को/से कार्गो की व्यवस्था और प्राप्ति, घाट से स्टैक यार्ड को अंतर मॉडल परिवहन और उसके विपरीत तथा वैगनों/ट्रकों/से को कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 42 (1) (घ) के अंतर्गत आती है और यह सुविचार करते हुए कि धारा 48 इस प्राधिकरण को बार्ड द्वारा या धारा 42 के अंतर्गत कोई अन्य अधिकृत व्यक्ति द्वारा निष्पादित की जाने वाली सेवाओं के लिए या पत्तन के संबंध में या पत्तन तक पहुंचों के मामले में दरमान बनाने की शक्ति प्रदत्त करती है। को देखते हुए ऐसा कोई संदेह प्रतीत नहीं होता कि लंगरगाह बिंदु पर ऑन-बोर्ड जहाज स्टीवडोरिंग तथा घाट/बर्थ पर बार्ज से कार्गो को/से लदान/उतरायी सहित, तट प्रहस्तन प्रचालन स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति द्वारा शामिल नहीं होंगे।

संयोगवश, इसी तर्क के आधार पर, केओपीटी के कोलकाता डॉक सिस्टम द्वारा यथा प्रस्तावित लंगरगाह उतराई (ऑन-बोर्ड प्रचालनों सहित) और बार्ज प्रहस्तन (बार्ज उतरायी और तट प्रहस्तन सहित) के अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदन के लिए प्रस्तावित किये गए हैं।

अतः केओपीटी के एचडीसी को भी सलाह दी जाती है कि वे भी पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना से 3 महीने के भीतर लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन के अपफ्रंट प्रशुल्क नियतन का प्रस्ताव लेकर आये।

- (xxix). यदि रिकार्ड में अथवा किन्हीं अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से कोई त्रुटि पाई जाती है, केओपीटी समीक्षा का औचित्य/कारण बताते हुए भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। यदि पत्तन प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन का कोई मुद्दा है तो वे पत्तन को संपर्क कर सकते हैं।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण केओपीटी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अपफ्रंट स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभार अनुमोदित करता है, केओपीटी के एचडीसी के लिए निष्पादन मानकों सहित **अनुलग्नक VI** में संलग्न अनुसार अनुमोदित किया जाता है।

14.2. अनुमोदित अधिकतम दरे, 3 वर्ष की अवधि के लिये लाइसेंस जारी करते समय, इसे अधिकार की एक शर्त बनाकर, अधिकृत व्यक्ति स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालकों पर लागू किया जाये। दिया गया अनुमोदन इस अवधि के पश्चात स्वतः समाप्त हो जायेगा जब तक कि इसका विशिष्ट रूप से इस प्राधिकरण द्वारा विस्तार नहीं कर दिया जाता।

14.3. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा दिए गए अनुसार अप्रकट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभागों का सूचकांकन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पढ़ा जाए। यदि परिचालक पिछले 12 महीनों में अनुलग्नक- VIII में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित नहीं करता है तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा और परिचालक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।

14.4. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में यथाविनिर्दिष्ट, परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालकों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति से एक माह के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट केओपीटी और इस प्राधिकरण को भेजेगा। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो वह भी उसे समय-समय पर भेजी जाएगी।

14.5. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में यथाविनिर्दिष्ट, यह परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए ऐसे कुछेक आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हों। ऐसे अनुरोध के साथ, प्रसंगाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में औचित्य के ब्योरे भेजे जाये कि ऐसे आंकड़ों/सूचना के प्रकाशन पर उनके राजस्व / प्रचालन पर क्या सम्भावित प्रभाव पड़ेगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

14.6. (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.1 में अनुबद्ध है विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्धारित निष्पादन मानक प्रचालक द्वारा प्राप्त करने के लिए न्यूनतम होने चाहिए। इन निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में अंतर्विष्ट किया जाना चाहिए।

(ख). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण, केओपीटी और इस प्राधिकरण, दोनों द्वारा, तिमाही आधार पर, किया जाएगा। पत्तन, निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में परिचालक की किसी कमी की स्थिति में, पत्तन द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में शामिल शर्तों के अनुसार केओपीटी परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

14.7. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 10 में यथा विनिर्दिष्ट, यदि किसी प्रयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों को परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, प्राधिकरण अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष केओपीटी को भेजेगा। केओपीटी करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./450/17]

अनुलग्नक-।

दिशानिर्देशों के अनुसार उत्पादकता मानकों की तुलना में पिछले 3 वर्षों में एचडीसी, केओपीटी की औसत उत्पादकता पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानक और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित उत्पादकता मानकों का तुलनात्मक विवरण।

क्र.सं.	वस्तु	दिशानिर्देशों के अनुसार				पिछले 3 वर्षों में प्राप्त औसत उत्पादकता (व्युत्पन्न) (एमटी/प्रति पाली में)	केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता		प्राधिकरण द्वारा यथासुविचारित उत्पादकता	
		दिशानिर्देशों के अनुसार शुप संख्या (अनुलग्नक-I / II)	प्रति हुक प्रति पाली मानदंड (एमटी में)	प्रति पाली हुकों की संख्या	प्रति पाली मानदंड (एम.टी. में)		जहाजी क्रेन प्रयोग करते हुए। उत्पादकता प्रति पाली	एचएमसी 2 का प्रयोग करते हुए उत्पादकता प्रति पाली (एमटी में) (in M.T.)	जहाजी क्रेन प्रयोग करते हुए। उत्पादकता प्रति पाली	एचएमसी 2 का प्रयोग करते हुए उत्पादकता प्रति पाली (एमटी में)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)= 4 x 5	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
I	शुष्क बल्क कार्गो									
1	कोकिंग कोयला	5	900	4	3600	1853	2767	5556	2767	6667
2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	5	900	4	3600	1718	2767	5556	2767	6667
3	मेट केक	5	900	4	3600	1221	2600	5556	2600	6667
4	चूनापत्थर	10	1080	3	3240	1931	4567	5556	4567	6667
5	मैंगनीज अयस्क	9	870	3	2610	1738	3267	5556	3267	6667
6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	6	1460	4	5840	2000	4333	5556	4333	6667
7	मुरेट ऑफ पोटाश	1	900	3	2700	1151	2667	5556	2667	6667
8	क्लिंकर	10	1080	3	3240	1811	4867	5556	4867	6667
9	जिप्सम	9	870	3	2610	897	4867	5556	4867	6667
10	रॉक फास्फेट	2	810	3	2430	899	2667	5556	2667	6667
11	सल्फर	2	810	3	2430	1062	2667	5556	2667	6667
12	चीनी	3	660	3	1980	1157	2667	5556	2667	6667
II	ब्रेक बल्क कार्गो									
1	बैग कार्गो	2	300	2.5	750	312	450		450	
2	परियोजना कार्गो	10	Not given	-	-	120	300		300	
3	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, शीट	4	560	2.5	1400	805	768		805	

4	स्टील सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल	3	1360	2.5	3400	1060	1500	1500
5	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूमस्, स्टील रेलस	4	560	2.5	1400	903	585	903

अनुलग्नक- II क

जहाजी क्रेन द्वारा उतारे गए शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए पेलोडर को ऑन-बोर्ड लगाये जाने पर के प्रभारों का मूल्यांकन

AS PER KOPT ESTIMATES

क्र. सं.	वस्तु	बर्थिंग नीति के अनुसार जहाजी दिवस उत्पादकता (एमटी) में	बर्थिंग नीति के अनुसार आकलित प्रति पाली औसत उत्पादकता	प्रति पाली टुक संख्या	पूरे कार्गो की उतरा यी के लिए प्रति जहाज कुल पेलोडर पालियां	पे-लोडर/प्रोक्लेन किराया या प्रभार प्रति पाली (5 सीबीएम कैप = 8टी से 10 टी) (रु)	कुल पेलोडर किराया प्रभार (जेटी+यार्ड)	श्रम लागत [उपस्कर किराया लागत प्रति पाली का 5%] (रु.)	परिचालन उपरिव्यय [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनिक उपरिव्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	लाभ की गुंजाइश [परिचालन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपक्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपक्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपक्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय (रु.)
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ङ)	(च)	(G)	(छ) = (ख) X (च)	(I)= (H)x5 %	(J)= [(H)+(I)]X20%	(K)= [(H)+(I)]X20%	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20%	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N)= (M)/(D)		
1	कोकिंग कोयला	8300	2767	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58	KOPT	KOPT
2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	8300	2767	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58	has not propos	has not propos

3	मेट केक	7800	2600	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58	ed Foreign rate	ed Coastal rate
4	चूनापत्थर	13700	4567	4	18	7500	135000	6750	28350	28350	39690	238140	9.53		
5	मैंगनीज अयस्क	9800	3267	4	18	7500	135000	6750	28350	28350	39690	238140	9.53		
6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	13000	4333	4	18	7500	135000	6750	28350	28350	39690	238140	9.53		
7	मुरेट ऑफ पोटाश	8000	2667	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
8	क्लैंकर	14600	4867	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
9	जिप्सम	14600	4867	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
10	रॉक फास्फेट	8000	2667	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
11	सल्फर	8000	2667	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
12	चीनी	8300	2767	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		

प्राधिकरण आकलन के अनुसार

1	कोकिंग कोयला	8300	2767	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	8300	2767	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
3	मेट केक	7800	2600	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
4	चूनापत्थर	13700	4567	4	18	7500	135000	6,750.00	-	28350	34020	204120	8.16	8.65	5.19
5	मैंगनीज अयस्क	9800	3267	4	18	7500	135000	6,750.00	-	28350	34020	204120	8.16	8.65	5.19
6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	13000	4333	4	18	7500	135000	6,750.00	-	28350	34020	204120	8.16	8.16	8.16
7	मुरेट ऑफ पोटाश	8000	2667	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
8	क्लैंकर	14600	4867	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
9	जिप्सम	14600	4867	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
10	रॉक फास्फेट	8000	2667	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
11	सल्फर	8000	2667	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
12	चीनी	8000	2667	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77

अनुलग्नक - II ख

जहाजी क्रेनों द्वारा उतारे गए ब्रेक बल्क कार्गो के लिए ऑन-बोर्ड उपस्कर तैनाती प्रशुल्क

क्र.सं.	कार्गो	औसत उत्पादक ता प्रति हुक प्रति पाली	प्रति पाली हुक सं ख्या	औसत उत्पादक ता प्रति पाली	फार्कलि फ्ट संख्या प्रति पाली प्रति हैचा	किराया प्रभार प्रति फार्कलि फ्ट प्रति पाली (रु.)	कुल उपस्कर किराया प्रभार (रु.)	श्रम प्रभार [उपस्कर र किराया का 10%) (रु.)	परिचाल न उपरिव्य य [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनि क उपरिव्य य [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	कुल प्रचालन लागत (रु.)	लाभ की गुंजाइ श [परिचा लन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोज ना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय (रु.)
केओपीटी आकलनों के अनुसार																
1	परियोजना कार्गो	150	2	300	1	4000	8000	800	1760	1760	12320	2464	14784	49.28	KOPT has not proposed Foreign rate	KOPT has not proposed Coastal rate
2	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील	256	3	768	1	7000	21000	2100	4620	4620	32340	6468	38808	50.52		
3	स्टील सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल	597	3	1792	1	7000	21000	2100	4620	4620	32340	6468	38808	21.66		
4	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम्स, स्टील रेल्स	195	3	585	1	4000	12000	1200	2640	2640	18480	3696	22176	37.88		

प्राधिकरण के आकलन के अनुसार

1	परियोजना कार्गो	150	2	300	1	4000	8000	800	0	1760	10560	2112	12672	42.24	43.46	26.07
2	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील	268	3	805	1	7000	21000	2100	0	4620	27720	5544	33264	41.32	42.51	25.51

3	स्टील सीआर कोयल, एचआर कोयल, डब्ल्यूआर कोयल	500	3	1500	1	7000	21000	2100	0	4620	27720	5544	33264	22.18	22.81	13.69
4	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम्स, स्टील रेल्स	301	3	903	1	4000	12000	1200	0	2640	15840	3168	19008	21.05	21.66	12.99

अनुलग्नक-III

तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए सीएचपीटी द्वारा तैनात किये जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों की तुलना में केओपीटी द्वारा अपनायी गई विधि के लिए स्वीटडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति केओपीटी एचडीसी

वस्तु/वस्तु समूह	विधि	दिशानिर्देशों के अनुसार	केओपीटी प्रस्ताव के अनुसार	
			जहाजी क्रेन के साथ प्रहस्तन	एचएमसी के साथ प्रहस्तन
क. शुष्क बल्क कार्गो				
कोकिंग कोयला	4	06 नग- 10 टी पेलोडर	04 नग- पेलोडर	08 नग - पेलोडर
	5	25 नग- 15टी ट्रक 10 नग- 10 टी पेलोडर	16 नग - ट्रक 06 नग- पेलोडर 01 नग - पोकलेन	28 नग - ट्रक 10 नग- पेलोडर 02 नग - पोकलेन
अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयले के)	4	06 नग- 10 टी पेलोडर	04 नग- पेलोडर	08 नग - पेलोडर
	5	25 नग- 15 टी ट्रक 10 नग- 10 टी ट्रक	16 नग - ट्रक 06 नग- पेलोडर 01 नग - पोकलेन	28 नग - ट्रक 10 नग- पेलोडर 02 नग - पोकलेन
मेट कोक	4	06 नग- 10 टी पेलोडर	04 नग- पेलोडर	08 नग- पेलोडर
	5	25 नग- 15टी ट्रक 10 नग- 10 टी पेलोडर	16 नग - ट्रक 06 नग- पेलोडर	28 नग - ट्रक 12 नग- पेलोडर

सुनापत्थर	4	06 नग- 10 टी पेलोडर	06 नग- पेलोडर	08 नग – पेलोडर
	5	20 नग- 15टी ट्रक 10 नग- 10 टी पेलोडर	24 नग – ट्रक 10 नग- पेलोडर 02 नग – पोकलेन	28 नग – ट्रक 10 नग- पेलोडर 02 नग – पोकलेन
सीमेंट क्लिंकर	4	06 नग- 10 टी पेलोडर	06 नग- पेलोडर	08 नग – पेलोडर
	5	25 नग- 15टी ट्रक 10 नग- 10 टी पेलोडर	24 नग – ट्रक 10 नग- पेलोडर	28 नग – ट्रक 12 नग- पेलोडर
मैंगनीज अयस्क	4	03 नग- 10 टी पेलोडर	04 Nos. –Payloaders	08 नग- पेलोडर
	5	20 नग- 15टी ट्रक 05 नग- 10 टी पेलोडर	16 नग – ट्रक 06 नग- पेलोडर 01 नग – पोकलेन	28 नग – ट्रक 10 नग- पेलोडर 02 नग – पोकलेन
जिप्सम	4	06 नग- 10 टी पेलोडर	06 नग- पेलोडर	08 नग- पेलोडर
	5	25 नग- 15टी ट्रक 10 नग- 10 टी पेलोडर	24 नग – ट्रक 10 नग- पेलोडर 02 नग – पोकलेन	28 नग – ट्रक 10 नग- पेलोडर 02 नग – पोकलेन
लौह अयस्क लम्पस व फिन्स	4	06 नग- 10 टी पेलोडर	06 नग- पेलोडर	08 नग – पेलोडर
	5	34 नग- 15टी ट्रक 10 नग- 10 टी पेलोडर	24 नग – ट्रक 10 नग- पेलोडर 02 नग – पोकलेन	28 नग – ट्रक 10 नग- पेलोडर 02 नग – पोकलेन
एमओपी	4	03 नग- 10 टी पेलोडर	04 नग- पेलोडर	08 नग – पेलोडर
	5	20 नग- 15टी ट्रक 05 नग- 10 टी पेलोडर	16 नग – ट्रक 06 नग- पेलोडर	28 नग – ट्रक 12 नग- पेलोडर

रॉक फास्फेट	4	03 नग- 10 टी पेलोडर	04 नग- पेलोडर	08 नग- पेलोडर
	5	20 नग- 15टी ट्रक 05 नग- 10 टी पेलोडर	16 नग – ट्रक 06 नग- पेलोडर	28 नग – ट्रक 12 नग- पेलोडर
सल्फर	4	03 नग- 10 टी पेलोडर	04 नग- पेलोडर	08 नग – पेलोडर
	5	20 नग- 15टी ट्रक 05 नग- 10 टी पेलोडर	16 नग – ट्रक 06 नग-पेलोडर	28 नग – ट्रक 12 नग- पेलोडर
चीनी	4	03 नग- 10 टी पेलोडर	04 नग- पेलोडर	08 नग – पेलोडर
	5	20 नग- 15टी ट्रक 05 नग- 10 टी पेलोडर	16 नग – ट्रक 06 नग- पेलोडर	28 नग – ट्रक 12 नग- पेलोडर

ख. ब्रेक बल्क कार्गो

सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें आदि	3	02 नग – 30टी मोबाईल क्रेन 09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर	02 नग – 30टी मोबाईल क्रेन 12 नग – ट्रैक्टर ट्रेलर
स्टील कॉयलें, एचआर कॉयलें डब्ल्यूआर कॉयलें	3	02 नग – 30टी मोबाईल क्रेन 09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर	02 नग – 30टी मोबाईल क्रेन 12 नग – ट्रैक्टर ट्रेलर
स्टील बिलेट, स्टील ब्लूम्स, स्टील रेल्स	3	02 नग – 30टी मोबाईल क्रेन 09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर	02 नग-10टी फार्क लिफ्ट ट्रक मास्टर स्टीवडोर संघ द्वारा यथाप्रस्तावित और जैसा एचडीसी ने सहमति दी थी, के अनुसार 9 नग ट्रैक्टर ट्रेलरों पर विचार किया गया है।
बैग कार्गो	4	9 नग – 10 टी ट्रक	6 नग. ट्रक

अनुलग्नक - IV क

शुष्क बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन प्रशुल्क का आकलन (दिशानिर्देशों की विधि-4)

क. जहाजी क्रेनों द्वारा उतार कर सीधे परेशिती को सुपुर्दगी

क्र.सं.	वस्तु	औसत पार्सल भार	बर्थिंग नीति के अनुसार जहाजी दिवस उत्पादकता (एमटी में)	प्रति पाली औसत उत्पादकता (एमटी में)	प्रति पाली हुक संख्या	पे लोडर संख्या प्रति पाली	पे-लोडर/प्रोक्लेन किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीवीएम कैप = 8टी से 10 टी) (')	कुल पेलोडर किराया प्रभार (जेटी+यार्ड)	श्रम लागत [उपस्कर किराया लागत प्रति पाली का 5%] (रु.)	परिचालन उपरिव्यय [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनिक उपरिव्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	लाभ की गुंजाइश [परिचालन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय (रु.)
(क)	(ख)		(C)	(D) = (C) /3	(E)	(F)	(G)	(H) = (G) X (F)	(I) = (H) x 5 %	(J) = [(H)+(I)] X 20 %	(K) = [(H)+(I)] X 20 %	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20 %	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
केओपीटी आकलनों के अनुसार																
1	कोकिंग कोयला	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71	केओपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	केओपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71		
3	मेट केक	25000	7800	2600	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.99		
4	चूनापत्थर	25000	13700	4567	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	32.45		
5	मैंगनीज अयस्क	25000	9800	3267	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	30.24		
6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	25000	13000	4333	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	34.19		

7	एमओपी	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04		
8	क्लैंकर	25000	14600	4867	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	30.45		
9	जिप्सम	25000	14600	4867	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	30.45		
10	रॉक फास्फेट	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04		
11	सल्फर	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04		
12	चीनी	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71		

क्र.सं.	वस्तु	औसत पार्सल भार	बर्थिंग नीति के अनुसार जहाजी दिवस उत्पादक ता (एमटी) में।	प्रति पाली औसत उत्पादक ता (एमटी में)	प्रति पाली हुक संख्या	पे लो डर सं ख्या प्र ति पा ली	पे-लोडर/ प्रोक्लेन किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीवीएम कैप = 8टी से 10 टी) ()	कुल पेलोडर किराया प्रभार (जेटी+या र्ड)	श्रम लागत (रु.)	परिचाल न उपरिव्य य [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनि क उपरिव्य य [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	लाभ की गुंजाइश [परिचाल न लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय (रु.)
(क)	(ख)		(ग)	(घ) = (ग) /3	(ङ)	(च)	(छ)	(झ) = (छ) X (च)	(I)= (H)x5 %	(J)= [(H)+(I)] X20%	(K)= [(H)+(I)] X20%	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20%	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) +(L)	(N)= (M)/(D)		
प्राधिकरण के आकलनों के अनुसार																
1	कोकिंग कोयला	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71	37.82	22.69
2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71	37.82	22.69
3	मेट केक	25000	7800	2600	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.99	40.25	24.15
4	चूनापत्थर	25000	13700	4567	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	32.45	34.37	20.62

5	मैंगनीज अयस्क	25000	9800	3267	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	30.24	32.03	19.22
6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	25000	13000	4333	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	34.19	34.19	34.19
7	एमओपी	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04	39.24	23.54
8	क्लैंकर	25000	14600	4867	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	30.45	32.25	19.35
9	जिप्सम	25000	14600	4867	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	30.45	32.25	19.35
10	रॉक फास्फेट	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04	39.24	23.54
11	सल्फर	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04	39.24	23.54
12	चीनी	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04	39.24	23.54

ख. हार्बर चल क्रेन द्वारा उतार कर सीधे परेषिती के सुपुर्दगी

क्र.सं.	वस्तु	औसत पार्सल भार	वर्षिग नीति के अनुसार जहाजी दिवस उत्पाद कता (एमटी) में।	प्रति पाली औसत उत्पाद कता (एमटी में)	एचए मसी संख्या	पे लो डर संख्या प्रति पाली	पे-लोडर/प्रोक्लेन किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीबीए म कैप = 8टी से 10 टी) (')	कुल पेलोडर किराया प्रभार (जेटी+या ई)	श्रम लागत [उपस्कर किराया लागत प्रति पाली का 5%] (रु.)	परिचालन उपरिव्यय [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनिक उपरिव्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	लाभ की गुंजाइश [परिचालन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय (रु.)
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ङ)	(च)	(छ)	(H) = (G) X (F)	(I) = (H)x5%	(J) = [(H)+(I)] X20%	(K) = [(H)+(I)]X20%	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20%	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) +(L)]	(N) = (M)/(D)			
केओपीटी आकलनों के अनुसार																
1	कोकिंग कोयला	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56	केओ	केओ

2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56	पीटी ने विदे शी दर प्रस्ता वित नहीं की है।	पीटी ने तटीय दर प्रस्ता वित नहीं की है।
3	मेट केक	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
4	चूनापत्थर	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
5	मैंगनीज अयस्क	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
7	एमओपी	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
8	क्लिंगर	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
9	जिप्सम	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
10	रॉक फास्फेट	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
11	सल्फर	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
12	चीनी	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		

क्र.सं.	वस्तु	औसत पार्सल भार	बर्थिंग नीति के अनुसार जहाजी दिवस उत्पादक ता (एमटी) में।	प्रति पाली औसत उत्पादक ता (एमटी में)	एचए मसी संख्या	पेलो डर संख्या प्रति पाली	पे- लोडर/ प्रोक्लेन किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीबीए म कैप = 8टी से 10 टी) (^१)	कुल पेलोडर किराया प्रभार (जेटी+या ई)	श्रम लागत [उपस्कर किराया लागत प्रति पाली का 5%] (रु.)	परिचाल न उपरिव्य य [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशास निक उपरि व्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	लाभ की गुंजाइ श [परिचा लन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोज ना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय (रु.)
प्राधिकरण के आकलनों के अनुसार																
1	कोकिंग कोयला	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84

2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
3	मेट केक	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
4	चूनापत्थर	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
5	मैंगनीज अयस्क	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	29.64	29.64
7	एमओपी	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
8	क्लिंगर	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
9	जिप्सम	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
10	रॉक फास्फेट	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
11	सल्फर	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
12	चीनी	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84

शुष्क बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन प्रशुल्क का आकलन (विशानिर्देशों की विधि-5)

क. जहाजी क्रेन द्वारा उतारा व पत्तन परिसर के भीतर भंडारित

क्र.सं.	वस्तु	बर्थिंग नीति के अनुसार जहाजी दिवस उत्पादकता (एमटी) में	बर्थिंग नीति के अनुसार आकलित प्रति पाली औसत उत्पादकता	प्रति पाली हुक संख्या	प्रति पाली पेलोडर संख्या	डम्परों की संख्या प्रति पाली	योक लेन की संख्या प्रति पाली	पेलोडर/प्रोक्लेन किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीबीएम कैप = 8टी से 10 टी) (')	डम्पर किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीबीएम कैप = 8टी से 10 टी) (रु.)	कुल पेलोडर किराया प्रभार (जेटी+याई) (रु.)	कुल प्रोक्लेन किराया प्रभार (वाई) (रु.)	कुल डम्पर किराया प्रभार (रु.)	कुल उपस्कर किराया प्रभार (रु.)	श्रम लागत [उपस्कर किराया लागत प्रति पाली का 5%] (रु.)	परिचालन उपरिव्यय [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनिक उपरिव्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	लाभ की गुंजाइश [परिचालन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय (रु.)
(क)	(ख)	(घ)	(ङ)	(च)	(ज)			(झ) = (ख) X (घ)		(जे) = (ख) X (ज)				(I) = (H) X 5%	(J) = [(H)+(I)] X 20%	(K) = [(H)+(I)] X 20%	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20%	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
प्राधिकरण के आकलनों के अनुसार																					
1	कोकिंग कोयला	8300	2767	4	6	16	1	14000	4300	84000	14000	68800	166800	8340	35028	35028	49039.2	294235.2	106.35	112.66	67.60

2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	8300	2767	4	6	16	1	14000	4300	84000	14000	68800	166800	8340	35028	35028	49039.2	294235.2	106.35	112.66	67.60
3	मेट केक	7800	2600	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	103.67	109.82	65.89
4	चूनापत्थर	13700	4567	4	10	24	2	14000	4300	140000	28000	103200	271200	13560	56952	56952	79732.8	478396.8	104.76	110.97	66.58
5	सैगनीज अयस्क	9800	3267	4	6	16	1	14000	4300	84000	14000	68800	166800	8340	35028	35028	49039.2	294235.2	90.07	95.42	57.25
6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	13000	4333	4	10	24	2	14000	4300	140000	28000	103200	271200	13560	56952	56952	79732.8	478396.8	110.40	110.40	110.40
7	एमओपी	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	101.08	107.07	64.24
8	क्लिकर	14600	4867	4	10	24	0	14000	4300	140000	0	103200	243200	12160	51072	51072	71500.8	429004.8	88.15	93.38	56.03
9	जिप्सम	14600	4867	4	10	24	2	14000	4300	140000	28000	103200	271200	13560	56952	56952	79732.8	478396.8	98.30	104.13	62.48
10	रॉक फास्फेट	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	101.08	107.07	64.24
11	सल्फर	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	101.08	107.07	64.24
12	चीनी	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	101.08	107.07	64.24

ख. हार्बर चल क्रेन द्वारा उतार कर पत्तन परिसर के भीतर भंडारित

क्र.सं.	वस्तु	बर्थिंग नीति के अनुसार जहाजी दिवस उत्पादकता (एमटी) में।	बर्थिंग नीति के अनुसार आकलि त प्रति पाली औसत उत्पादकता	एच एम सी संख्या	प्रति पाली डर संख्या (जेट्टी + या ई)	डम्परों की संख्या प्रति पाली	पोक लेन की संख्या प्रति पाली	पे-लोडर/प्रोकलेन किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीबीएम कैप = 8 टी से 10 टी) (')	डम्पर किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीबीएम कैप = 8 टी से 10 टी) (रु.)	कुल पे-लोडर किराया प्रभार (जेट्टी + या ई)	कुल प्रोकलेन किराया प्रभार (याई) (रु.)	कुल डम्पर किराया प्रभार (रु.)	कुल उपस्कर किराया प्रभार (रु.)	श्रम लागत [उपस्कर किराया लागत प्रति पाली का 5%] (रु.)	परिचालन उपरिव्यय [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनिक उपरिव्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	लाभ की गुंजाइश [परिचालन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तृतीय (रु.)
(क)	(ख)	(घ)	(ङ)	(ड)	(च)			(झ) = (ख) X (च)		(जे) = (ख) X (च)				(I) = (H) x 5%	(J) = [(H)+(I)] x 20%	(K) = [(H)+(I)] x 20%	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] x 20%	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
केजोपीटी याकलनों के अनुसार																					
1	कोकिंग कोयला	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57	KOPT has not propo	KOPT has not propo
2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		

3	मेट केक	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57	Foreign n rate	Coast al rate
4	चूनापत्थर	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
5	मैंगनीज अयस्क	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
7	एमओपी	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
8	क्लिकर	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
9	जिप्सम	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
10	रॉक फास्फेट	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
11	सल्फर	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
12	चीनी	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		

प्राधिकरण के आकलनों के अनुसार

क्र. सं.	वस्तु	वर्षिग नीति के अनुसार जहाजी दिवस उत्पादकता (एमटी) में	वर्षिग नीति के अनुसार आकलित प्रति पाली औसत उत्पादकता	एचएमसी संख्या	प्रति पाली पेलोडर संख्या (जेट्टी+याई)	डम्परों की संख्या प्रति पाली	पोकलेन की संख्या प्रति पाली	पे-लोडर/प्रोकलेन किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीबीएम कैप = 8टी से 10 टी) (रु.)	डम्पर किराया प्रभार प्रति पाली (5 सीबीएम कैप = 8टी से 10 टी) (रु.)	कुल पेलोडर किराया प्रभार (जेट्टी+याई)	कुल पोकलेन किराया प्रभार (याई) (रु.)	कुल डम्पर किराया प्रभार (रु.)	कुल उपस्कर किराया प्रभार (रु.)	श्रम लागत [उपस्कर किराया लागत प्रति पाली का 5%] (रु.)	परिचालन उपरिव्यय [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनिक उपरिव्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	लाभ की गुंजाइश [परिचालन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)
(क)	(ख)	(घ)	(ग)	(ङ)	(च)			(छ)		(जे) = (ख) X (घ)				(I) = (H) X 5%	(J) = [(H)+(I)] X 20%	(K) = [(H)+(I)] X 20%	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20%	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
1	कोकिंग कोयला	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
2	अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला के)	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
3	मेट केक	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
4	चूनापत्थर	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
5	मैंगनीज अयस्क	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50

6	लौह अयस्क लम्पस एवं फिन्स	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	76.31	76.31
7	एमओपी	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
8	क्लैंकर	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
9	जिप्सम	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
10	रॉक फास्फेट	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
11	सल्फर	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
12	चीनी	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50

अनुलग्नक - IV ग

बैग कार्गो के लिए टट प्रहस्तन प्रशुल्क आकलन-जहाजी केन द्वारा उतार कर गोदी परिसर में भंडारित (दिशानिर्देशों की विधि-4)

क्र.सं.	कार्गो	औसत टुक प्रति पाली	टुक संख्या प्रति पाली	पिछले 3 वर्षों की औसत उत्पादकता	जेटी में श्रमिक (ट्रकों पर लगे सहित)		शेड में श्रमिक (ट्रकों में लगे सहित)			श्रमिक लागत प्रति पाली (2250 0 रु. प्रति व्यक्ति प्रति माह सीटीसी पर सुविचार करते हुए)	कुल श्रम लागत प्रति पाली	प्रति टुक संख्या	ट्रकों की कुल संख्या प्रति पाली	ट्रक द्वारा प्रति फेरो डुलाई प्रभार रु. प्रति टन	कुल उपस्कर (ट्रक) प्रभार	परिचालन उपरि व्यय [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशामनिक उपरि व्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	कुल प्रचालन लागत	लाभ की गुंजाइश [परिचालन लागत + 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुलुक प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुलुक प्रति एमटी तटीय (रु.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
केओपीटी आकलनों के अनुसार																							
1	उर्वरक, खाद्यान्न, चीनी, सीमेंट और अन्य वस्तुएं।	150	3	450	8	24	3	4	12	745	26820	2	6	40	18000	8964	8964	62748	12549.6	75297.6	167.33	केओपीटी ने किसी तटीय/विदेशी दर का प्रस्ताव नहीं किया है	

प्राधिकरण के आकलनों के अनुसार

1	उर्वरक, खाद्यान्न, चीनी, सीमेंट और अन्य वस्तुएं।	150	3	450	8	24	3	4	12	745	26820	2	6	40	18000	8964	8964	62748	12549.6	75297.6	167.33	172.15	103.29
---	--	-----	---	-----	---	----	---	---	----	-----	-------	---	---	----	-------	------	------	-------	---------	---------	--------	---------------	---------------

अनुलग्नक- IV घ

परियोजना कार्यों के लिए तट प्रहस्तन प्रशुल्क निर्धारण- जहाजी क्रेन द्वारा उतार कर गोदी परिसर के भीतर भंडार स्थान पर ले जाना- दिशानिर्देशों की विधि- 4

क्र.सं;	कार्यों	औसत उत्पादकता प्रति हुक प्रति पाली	हुक संख्या प्रति पाली	औसत उत्पादकता प्रति पाली	ट्रॉलर संख्या प्रति हुक	फार्क लिफ्ट संख्या प्रति पाली (जेटी+यार्ड)	क्रेन संख्या प्रति पाली	किराया प्रभार प्रति ट्रालर	किराया प्रभार प्रति फार्कलिफ्ट प्रति पाली	किराया प्रभार प्रति क्रेन प्रति पाली	कुल उपस्कर किराया प्रभार	श्रम प्रभार (उपस्कर प्रभारों का 10%)	परिचालन उपरिव्यय [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनिक उपरिव्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	कुल प्रचालन लागत	लाभ की गुंजाइश [परिचालन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय (रु.)
केओपीटी आफसनों के अनुसार																				
1	परियोजना कार्यों	150	2	300	3	2	1	2500	4000	5000	28000	2800	6160	6160	43120	8624	51744	172.48	केओपीटी ने विदेशी/तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।	

प्राधिकरण के आफसनों के अनुसार

1	परियोजना कार्यों	150	2	300	3	2	1	2500	4000	5000	28000	2800	6160	6160	43120	8624	51744	172.48	177.45	108.47
---	------------------	-----	---	-----	---	---	---	------	------	------	-------	------	------	------	-------	------	-------	--------	--------	--------

अनुलग्नक - IV ङ

लौह और इस्पात कार्यों के लिए तट प्रहस्तन प्रशुल्क निर्धारण- जहाजी क्रेन द्वारा उतार कर गोदी परिसर के भीतर भंडार करना - दिशानिर्देशों की विधि- 3

क्र.सं;	कार्यों	औसत उत्पादकता प्रति हुक प्रति पाली	हुक संख्या प्रति पाली	औसत उत्पादकता प्रति पाली	ट्रॉलर संख्या प्रति हुक	फार्क लिफ्ट संख्या प्रति पाली (जेटी+यार्ड)	क्रेन संख्या प्रति पाली	किराया प्रभार प्रति ट्रालर	किराया प्रभार प्रति फार्कलिफ्ट (10टन) प्रति पाली	किराया प्रभार प्रति क्रेन (30 टन) प्रति पाली	कुल उपस्कर किराया प्रभार	श्रम प्रभार (उपस्कर प्रभारों का 10%)	परिचालन उपरिव्यय [उपस्कर और श्रम लागत का 20%] (रु.)	प्रशासनिक उपरिव्यय [20% उपस्कर और श्रम लागत का] (रु.)	कुल प्रचालन लागत	लाभ की गुंजाइश [परिचालन लागत का 20%] (रु.)	कुल परियोजना लागत + लाभ की गुंजाइश (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी (रु.)	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय (रु.)
केओपीटी आफसनों के अनुसार																				
1	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील	256	3	768	12	0	2	2500	0	12000	54000	5400	11880	11880	83160	16632	99792	129.91	केओपीटी ने विदेशी/तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।	
2	स्टील सीआर कॉयल,	500	3	1500	12	0	2	2500	0	12000	54000	5400	11880	11880	83160	16632	99792	68.53		

	एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल																		
3	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूमस, स्टील रेल्स	195	3	585	12	2	0	2500	7000	12000	44000	4400	9680	9680	67760	13552	81312	138.89	

प्राधिकरण के आकलन के अनुसार

1	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील	268	3	805	12	0	2	2500	0	12000	54000	5400	11880	11880	83160	16632	99792	123.97	127.54	76.52
2	स्टील सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यूआर कॉयल	500	3	1500	12	0	2	2500	0	12000	54000	5400	11880	11880	83160	16632	99792	66.53	68.44	41.07
3	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूमस, स्टील रेल्स	301	3	903	9	2	0	2500	7000	12000	36500	3650	8030	8030	56210	11242	67452	74.70	76.85	46.11

अनुलग्नक- V क**एचडीसी के गोदी क्षेत्र में भंडारण से/पर सड़क द्वारा शुष्क बल्क कार्गो प्राप्त करने के लिए प्रभार का मूल्यांकन**

क्र.सं.	वस्तु	सुपुर्वसी/ प्राप्ति करने हेतु सड़क परिवहन वाहनों पर/से भरे/खाली कंटेनर कार्यों की प्रमाणा	सुपुर्वसी/प्राप्ति करने के लिए कार्यों की लदायी/उतरावी के लिए लमा समय (पारियों की संख्या में)	पेनोडरों की संख्या	प्रति पेनोडर के प्रति शिफ्ट किराया प्रभार (रु.में)	कुल पेनोडर प्रति किराया प्रभार प्रति पाती (रु.में)	भ्रम लागत @5% उपस्कर लागत प्रति पाती (रु.में)	परिचालन उपरिव्यय [ट्रक+ भ्रम लागत का @20%] (रु. में)	प्रशासनिक उपरिव्यय [उपस्कर + भ्रम लागत का @20%] प्रति पाती (रु.में)	कुल परिचालन लागत प्रति पाती (रु. में)	मार्जिन (कुल परिचालन लागत का 20%) (रु. में)	कुल परिचालन लागत + मार्जिन प्रति पाती (रु. में)	प्रति टन लागत (रु. में)
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G) = (E) X (F)	(H)=(G)*5%	(I) = {(G) + (H)}X 20%	(J) = {(G) + (H)}X 20%	(K) = (G) + (H) + (I) + (J)	(L) = (K) X 20%	(M) = (K) + (L)	(N) = (M) / (C)
	केनोपीटी के अनुसार												
1	शुष्क बल्क कार्यों सड़क मार्ग द्वारा प्राप्ति	1400	1	2	14,000	28,000	1,400	5,880	5,880	41,160	8,232	49,392	35.28

	प्राधिकरण के अनुसार												
1	शुष्क बल्क कार्गो सड़क मार्ग द्वारा प्राप्ति	1400	1	0	14,000	0	63,000	12,600	12,600	88,200	17,640	1,05,840	75.60

एचडीसी के गोदी क्षेत्र में भंडारण स्थान से पेलोडर्स द्वारा यांत्रिक रूप से शुष्क कार्गो की सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्वगी हेतु प्रभार का मूल्यांकन

क्र.सं.	वस्तु	सुपुर्वगी/प्राप्ति करने हेतु सड़क परिवहन वाहनों पर/से भरे/वाली कंटेनर कार्गो की प्रमाणा	सुपुर्वगी/प्राप्ति करने के लिए कार्गो की लदान/उत्तराधी के लिए लगा समय (पारियों की संख्या में)	पेलोडर्स की संख्या	प्रति पेलोडर के प्रति शिफ्ट किराया प्रभार (र.में)	कुल पेलोडर प्रति किराया प्रभार प्रति पाली (र.में)	श्रम लागत @5% उपस्कर लागत प्रति पाली (र.में)	परिचालन उपरिष्यब [ट्रक+ श्रम लागत का @20%] (र. में)	प्रशासनिक उपरिष्यब [उपस्कर + श्रम लागत का @20%] प्रति पाली (र.में)	कुल परिचालन लागत प्रति पाली (र. में)	मार्जिन (कुल परिचालन लागत का 20%) (र. में)	कुल परिचालन लागत + मार्जिन प्रति पाली (र. में)	प्रति टन लागत (र. में)
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G) = (E) X (F)	(H)=(G)*5%	(I) = {(G) + (H)}X 20%	(J) = {(G) + (H)}X 20%	(K) = (G) + (H) + (I) + (J)	(L) = (K) X 20%	(M) = (K) + (L)	(N) = (M) / (C)
	केबोपीटी एवं प्राधिकरण के अनुसार												
1	शुष्क बल्क कार्गो सड़क मार्ग द्वारा प्राप्ति	1400	1	2	14,000	28,000	1,400	5,880	5,880	41,160	8,232	49,392	35.28

अनुलग्नक- V ख**एचडीसी स्थित गोदी क्षेत्र के भीतर भंडार स्थान से रेल द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के सुपुर्वगी/प्राप्ति प्रभारों का आकलन (उपस्कर और श्रमिकों का प्रयोग करते हुए)**

कार्गो	सुपुर्वगी के लिए रेल में लादी गई कार्गो की मात्रा प्रति पाली (एमटी में)	सुपुर्वगी के लिए कार्गो लदान में लगा समय (घंटों में)	कार्गो सुपुर्वगी के लिए रेल लदान का अपेक्षित समय (पाली संख्या में)	लगावे गए पेलोडर	प्रति पेलोडर प्रति पाली किराया प्रभार (र. में)	कुल पेलोडर किराया प्रभार प्रति पाली (र. में)	वैन की सफाई और बांस चटाई आदि बिछाने में लगा श्रम	द्वार बंद करने/लेबल लगाने में लगा श्रम	श्रमिक लागत प्रति पाली (22500 र. प्रति व्यक्ति प्रति माह सीटीसी पर सुविचार करते हुए)	कुल श्रम लागत	पेलोडर श्रम पर कुल	परिचालन लागत [उपस्कर लागत@20% + श्रम लागत] (र.में)	प्रशासनिक उपरिष्यब [उपस्कर लागत का@20% + श्रम लागत] (र.में)	कुल परिचालन लागत (र.में)	मार्जिन [कुल परिचालन लागत का @20%] प्रति पाली (र. में)	कुल लागत (मार्जिन सहित) (र. में)	प्रति टन लागत (र.में)
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G) = (E) X (F)	(H)	(I)	(J) = 22500 / 30	(K) = [(H) + (I)] X (J)	L =(G) + (K)	(M) = (L) X 20%	(N) = (L) X 20%	(O) = (L) + (M) + (N)	(P) = (O) X 20%	(Q)=(O)+ (P)	(R) = (Q) / (B)
केबोपीटी और प्राधिकरण के अनुसार																	
शुष्क बल्क कार्गो की रेल से सुपुर्वगी	3,800	4.91	0.65	5	14,000	70,000	16	8	745	17,880	87,880	17,576	17,576	1,23,032	24,606	1,47,638	38.85

अनुलग्नक- V ग

एचडीसी पर गोदी क्षेत्र के भीतर भंडारण के लिए रेल वैगनों से हस्तान्तरणीय द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्राप्ति प्रभारों का आकलन

कार्गो	रेक में वैगन संख्या	सुपुईसी के लिए रेक से उतारी गई कार्गो की मात्रा (एमटी में)	रेक से कार्गो उतरावी में लगा समय (घंटों में)	एक रेक से हाथों द्वारा कार्गो उतरावी की कुल श्रम लागत	द्वार बंद करने व खोलने के लिए श्रमिक	श्रमिक लागत प्रति पात्सी (22500 रु. प्रति व्यक्ति प्रति माह सीटीसी पर सुविचार करते हुए)	कुल श्रम लागत	वैगन से स्टैकिंग क्षेत्र में कार्गो ले जाने में लगे पे-लोडर की संख्या	प्रत्येक पे-लोडर का प्रति पात्सी किराया प्रभार (रु.में)	कुल पे-लोडर किराया प्रभार प्रति पात्सी (रु.में)	पे-लोडर और श्रम पर कुल लागत (रु.में)	परिचालन उपरिम्बव [उपस्कर लागत @20% + श्रम लागत] (रु.में)	प्रशासनिक उपरिम्बव [उपस्कर लागत@20% + श्रम लागत] (रु.में)	कुल परिचालन लागत (रु.में)	मार्जिन [कुल परिचालन लागत का @20%] प्रति पात्सी (रु. में)	कुल लागत (मार्जिन सहित+ सामग्री लागत) (रु. में)	प्रति टन लागत (रु.में)
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G) = (22500 / 30)	(H) = [(E) + (F)] X (G)	(I)	(J)	(K) = (I) X (J)	(L) = (H) + (K)	(M) = (L) X 20%	(N) = (L) X 20%	(O) = (L) + (M) + (N)	(P) = (O) X 20%	(Q) = (O) + (P)	(S) = (R) / (C)
केजोपीटी के अनुसार																	
सभी शुष्क बल्क कार्गो जैसे लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट आदि	59	3,800	7	120	3	745	91,635	4	7,500	30,000	1,21,635	24,327	24,327	1,70,289	34,058	2,04,347	53.78

प्राधिकरण के अनुसार																	
सभी शुष्क बल्क कार्गो जैसे लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट आदि	59	3,800	7			Rs.46/- per MT	1,74,800	4	7,500	30,000	2,04,800	40,960	40,960	2,86,720	57,344	3,44,064	90.54

अनुलग्नक - V घ**बैग कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का आकलन**

कार्गो	सुविचारित औसत सुपुर्दगी प्रति पाली (एमटी में)	ट्रक/लारी पर कार्गो लदान के लिए श्रमिकों की कुल संख्या (ट्रक/लारी पर लगे सहित)	प्रति श्रमिक श्रम लागत (22350 रु. प्रति व्यक्ति प्रति माह सीटीसी पर सुविचार करते हुए (रु.में)	कुल श्रम लागत (रु. में)	एक पर्यवेक्षक के लिए पर्यवेक्षी लागत (27350 रु. प्रति माह के सीटीसी पर सुविचारित) (रु. में)	कुल श्रमिक + पर्यवेक्षण लागत (रु. में)	प्रशासनिक उपरिभ्यव [कुल श्रम का @20% + पर्यवेक्षण लागत] (रु. में)	कुल प्रचालन लागत (रु.में)	मार्जिन [कुल प्रचालन लागत का @20%] प्रति पाली (रु. में)	कुल प्रचालन लागत + मार्जिन प्रति पाली (रु. में)	प्रति टन लागत (रु. में)
(क)	(ख)	(ग)	(घ) = (22500/30)	(ङ) = (ग) X (घ)	(च) = (27350 / 30)	(छ) = (ङ) + (च)	(ज) = (छ) X 20%	(ब) = (छ) + (ज)	(J) = (I) X 20%	(K) = (I) + (J)	(L) = (K)/(B)
बैग कार्गो (50 किलो बैग)	450	48	745	35,760	912	36,672	7,334	44,006	8,801	52,807	117.35

अनुलग्नक - V ङ**बैग कार्गो की रेल द्वारा सुपुर्दगी/ प्राप्ति के अपफ्रंट प्रशुल्क का आकलन (शेड में ट्रकों पर हस्तान्तरण, कार्गो को शेड से बैगनों तक ट्रक में ले जाना और इसके विपरीत)**

समूह	प्रति रेल मात्रा (एमटी में)	रेल में बैगन संख्या	श्रमिक तैनाती			श्रमिक लागत प्रति पाली (22500 रु. प्रति व्यक्ति प्रति माह सीटीसी पर सुविचार करते हुए)	कुल श्रम लागत (रु. में)	प्रति टन लारी किराया प्रभार (रु. प्रति टन)	कुल लारी किराया लागत (रु. में)	श्रम तथा लारी की कुल लागत (रु. में)	परिचालन उपरिभ्यव [ट्रक+ श्रम लागत का @20%] (रु. में)	प्रशासनिक उपरिभ्यव [उपस्कर + श्रम लागत का @20%] प्रति पाली (रु.में)	कुल परिचालन लागत (रु. में)	मार्जिन (कुल परिचालन लागत का 20%) (रु. में)	कुल परिचालन लागत + मार्जिन प्रति पाली (रु. में)	प्रति टन लागत (रु. में)
			शेड में श्रमिकों की संख्या	बैगन पर श्रमिक संख्या	कुल श्रमिक संख्या											
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F) = (D) + (E)	(G) = (22500 / 30)	(H) = (F) X (G)	(I)	(J) = (B) X (I)	(K) = (H) + (J)	(L) = (K) X 20%	(M) = (K) X 20%	(N) = (K) + (L) + (M)	(O) = (N) X 20%	(P) = (N) + (O)	(Q) = (P) / (B)
बैग कार्गो (50 किलो)	2,400	42	168	168	336	745	2,50,320	40	96,000	3,46,320	69,264	69,264	4,84,848	96,970	5,81,818	242.42

अनुलग्नक -V च

सड़क मार्ग से परियोजना कार्यों की सुपुर्वी/ प्राप्ति का आकलन

कार्यों	प्रति पैकेज या यूनिट भार (एमटी में)	प्रयुक्त उपस्कर	वार्ड में उपस्कर संख्या	औसत लदान प्रति पाली (पैकेट संख्या)	औसत लदान प्रति पाली (एमटी में)	किरावा प्रभार प्रति उपस्कर प्रति पाली	उपस्कर की कुल किरावा प्रभार (रु. में)	प्रयुक्त श्रमिक संख्या	श्रमिक लागत प्रति पाली (22500 रु. प्रति व्यक्ति प्रति माह सीटीसी पर सुविचार करते हुए)	श्रम लागत (रु. में)	परिचालन उपरिम्बय [उपस्कर का लागत @20% + श्रमिक लागत] (रु. में)	प्रशासनिक उपरिम्बय [उपस्कर का लागत @20% + श्रमिक लागत] (रु. में)	कुल परिचालन लागत (रु.में)	मार्जिन [कुल परिचालन लागत का @20%] प्रति पाली (रु. में)	कुल परिचालन लागत (मार्जिन सहित) (रु. में)	प्रति टन लागत (रु.में)
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H) = (D) X (G)	(I)	(J)	(K) = ((I) X (J)	(L) = [(H) + (K)] X 20%	(M) = [(H) + (K)] X 20%	(N) = (H) + (K) + (L) + (M)	(O) = (N) X 20%	(P) = (N) + (O)	(Q) = (P) / (F)
परियोजना कार्यों	5 टन से कम	फार्क लिफ्ट ट्रक (क्षमता- 6 टन)	1	40 पैकेज	180	8,000	8,000	0	0	0	1,600	1,600	11,200	2,240	13,440	74.67
	5 टन से अधिक 10 टन से कम	फार्क लिफ्ट ट्रक (क्षमता- 15 टन)	1	40 पैकेज	300	15,000	15,000	0	0	0	3,000	3,000	21,000	4,200	25,200	84.00
	10टन से अधिक 20 टन से कम	मोबाइल क्रेन (क्षमता -25 टन)	1	15 पैकेज	200	10,000	10,000	4	745	2,980	2,596	2,596	18,172	3,634	21,806	109.03
	20 टन से अधिक 40 टन से कम	मोबाइल क्रेन (क्षमता -40 टन)	1	10 पैकेज	300	20,000	20,000	4	745	2,980	4,596	4,596	32,172	6,434	38,606	128.69

अनुलग्नक - V छ

सड़क मार्ग द्वारा स्टील कार्गो की सुपुर्वगी / प्राप्ति के लिए अप्रैमंट प्रशुल्क

कार्गो	एक उपस्कर द्वारा माधे/उतारे गए गए ट्रेलरों की संख्या प्रति पाली	प्रति ट्रेलर मात्रा (एमटी में)	एक उपस्कर द्वारा प्रति पाली सुपुर्वगी/प्राप्ति की मात्रा (एमटी में)	प्रयुक्त उपस्कर की किस्म	किराया प्रभार प्रति उपस्कर प्रति पाली	कुल उपस्कर किराया प्रभार (रु. में)	प्रयुक्त श्रमिक संख्या	श्रमिक लागत प्रति पाली (22350 रु. प्रति व्यक्ति प्रति माह सीटीसी पर सुविचार करते हुए)	बस लागत (रु. में)	परिचालन उपरिख्य [उपस्कर का लागत @20% + श्रमिक लागत] (रु. में)	प्रशासनिक उपरिख्य [उपस्कर का लागत @20% + श्रमिक लागत] (रु. में)	कुल परिचालन लागत (रु.में)	मार्जिन [कुल परिचालन लागत का @20%] प्रति पाली (रु. में)	कुल परिचालन लागत (मार्जिन सहित) (रु. में)	प्रति टन लागत (रु.में)
(A)	(B)	(C)	(D) = (B X (C)	(E)	(F)	(G) = 1 X (F)	(H)	(I)	(J) = (H) X (I)	(K) = [(G) + (J)] X 20%	(L) = [(G) + (J)] X 20%	(M) = (G) + (J) + (K) + (L)	(N) = (M) X 20%	(O) = (M) + (N)	(P) = ((O) / (D)
सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्लैब	15	20	300	मोबाइल क्रेन (1 X 30टी)	12,000	12,000	4	745	2,980	2,996	2,996	20,972	4,194	25,166	84
सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, जीपी कॉयल (10 टन तक इकाई पीस भार)	20	25	500	फार्कलिफ्ट (1 X 15 टी)	15,000	15,000	0	0	0	3,000	3,000	21,000	4,200	25,200	50
सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, जीपी कॉयल (10-25 टन तक इकाई पीस भार)	16	25	400	मोबाइल क्रेन (30टी)	12,000	12,000	4	745	2,980	2,996	2,996	20,972	4,194	25,166	63
स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम्स, स्टील रेल्स	10	30	300	फार्कलिफ्ट (2 X 3 टी)	5000 per F/L	10,000	0	0	0	2,000	2,000	14,000	2,800	16,800	56
डब्ल्यूआर कॉयल	20	15	300	हैब्रा (1 X 5 टन)	6,500	6,500	2	745	1,490	1,598	1,598	11,186	2,237	13,423	45

अनुलग्नक - V ज

रेल द्वारा स्टील की सुपुर्वगी/प्राप्ति के अप्रफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण (भंडार क्षेत्र में ट्रेलरों पर कार्गो के हस्तान्तरण, ट्रेलरों द्वारा कार्गो की शैड से वैगनों तक ढुलाई और तत्पश्चात् कार्गो ट्रेलरों से वैगनों के लदान सहित)

कार्गो	प्रशुल्क का कार्गो की मात्रा प्रति पाली (एचटी में)	ट्रेलरों की संख्या	किराया प्रभार प्रति ट्रेलर प्रति पाली (रु. में)	कुल किराया प्रभार (रु. में)	पाल केन संख्या (30 टन) प्रति पाली शैड में	पाल केन (30 टन) वैगन स्थान पर	किराया प्रभार प्रति चक्रेन 30 टन प्रति पाली	कुल पाल केन किराया प्रभार (रु. में)	फार्कलिफ्ट (10 टन) संख्या शैड में	फार्कलिफ्ट (10 टन) संख्या प्रति पाली वैगन स्थान पर	किराया प्रभार प्रति फार्कलिफ्ट (10 टन) प्रति पाली	कुल फार्कलिफ्ट किराया प्रभार (रु. में)	हाइड्रॉ संख्या शैड में	किराया प्रभार प्रति हाइड्रॉ (5 टन) प्रति पाली	कुल हाइड्रॉ किराया प्रभार (रु. में)	कुल उपस्कर किराया प्रभार (वैगन+शैड) प्रति पाली (रु. में)	बलिक संख्या शैड में	वैगन लदान/उप रासी क्षेत्र में बलिक संख्या	बलिक लागत प्रति पाली (22350 रु. प्रति बलिक प्रति माह शैड/वैगन पर सुविचार करते हुए)	वग लागत (रु. में)	परिचालन उपरिज्वर [उपस्कर का लागत @20% + बलिक लागत (रु. में)]	प्रभावित उपरिज्वर [उपस्कर का लागत @20% + बलिक लागत (रु. में)]	कुल परिचालन लागत (रु. में)	मार्गिन [कुल परिचालन लागत का @20%] प्रति पाली (रु. में)	कुल परिचालन लागत (मार्गिन सहित) (रु. में)	प्रति टन लागत (रु. में)
(A)	(B)	(C)	(D)	(E) = (C) X (D)	(F)	(G)	(H)	(I) = [(F) + (G)] X (H)	(J)	(K)	(L)	(M) = [(J) + (K)] X (L)	(N)	(O)	(P)	(Q) = (E) + (I) + (M) + (P)	(R)	(S)	(T)	(U) = [(R) + (S)] X (T)	(V) = [(Q) + (U)] X 20%	(W) = [(Q) + (U)] X 20%	(X) = (Q) + (V) + (W)	(Y) = (X) X 20%	(Z) = (X) + (Y)	(A1) = (Z) / (B)
सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्लेब	2,500	18	2,500	45,000	0	8	12,000	96,000	4	4	10,000	80,000	0	6,500	0	2,21,000	0	32	745	23,840	48,968	48,968	3,42,776	68,555	4,11,331	165
स्टील सीआर कोयल, एचआर कोयल, डबल्यूआर कोयल	2,500	25	2,500	62,500	2	6	12,000	96,000	0	0	10,000	0	0	6,500	0	1,58,500	4	24	745	20,860	35,872	35,872	2,51,104	50,221	3,01,325	121
स्टील चिल्लेट, स्टील ब्लूमस्, स्टील रोल	2,500	24	2,500	60,000	0	6	12,000	72,000	3	0	10,000	30,000	0	6,500	0	1,62,000	0	24	745	17,880	35,976	35,976	2,51,832	50,366	3,02,198	121
डबल्यूआर कोयल	2,500	20	2,500	50,000	0	6	12,000	72,000	0	0	10,000	0	4	6,500	26,000	1,48,000	10	24	745	25,330	34,666	34,666	2,42,662	48,532	2,91,194	116

अनुलग्नक- VI**कोलकता पत्तन न्यास- हल्दिया गोदी परिसर
स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क****भाग I – परिभाषाएं और सामान्य शर्तें****(I). परिभाषाएं:**

- (i). 'तटीय पोत' का अर्थ पोत परिवहन महानिदेशक / सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). 'स्टीवडोरिंग' में पत्तन में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- (iv). 'तट प्रहस्तन' में हुक प्वइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/ को कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी करना भी शामिल है।
- (v). 'स्टीवडोर' पत्तनों में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा लंगरगाह के लिए एक अधिकृत एजेंट है और जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया गया हो।
- (vi). 'तट प्रहस्तन एजेंट' हुक प्वइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करने और प्राप्त करने, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/ को कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी करने के लिए एक अधिकृत एजेंट है।

(II). सामान्य शर्तें:

- (i). पोत की हैसियत, जैसा सीमा-शुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा इसका प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगा।
- (ii). पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
 - (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमा-शुल्कपरिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकते हैं। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तित कर सकता है।
- (iii). रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड:
 - (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
 - (ख) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
 - (ग) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस धारक वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड:
 - (क) "विश्वव्यापी और तटीय" परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट तक स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:

(i) तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।

(ii) तटीय चालन में* अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय गंतव्यित करना।

** केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमा-शुल्क बोर्ड का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमा-शुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत में भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।*

(ख) जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तटीय कार्गो/ कंटेनर तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।

(v) सभी प्रकार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित होंगे।

(vi) यह प्रशुल्क बीओटी/ बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागदारी के लिए किसी अन्य व्यवस्था हेतु लागू नहीं है जिन्हें 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है।

(vii) यह प्रशुल्क एकसमान रूप से संपूर्ण पत्तन पर लागू होता है जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं।

(viii) (क) अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।

(ख) दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार से रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें छूट स्वीकृत कर सकता है।

(ग) प्राधिकृत एजेंट भी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसा युक्तिकरण प्रयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत देता है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

(घ) तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली शर्तों में किन्हीं और बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

(ix) प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा। श्रम के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(x) यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो अधिसूचित नहीं किया गया हो/ सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है।

(xi) जब पत्तन एमपीटीअधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाता रहेगा।

(xii) प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाता है परन्तु 1 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष के 31 दिसंबर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही किया जायेगा। प्रशुल्क अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिनियम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।

(xiii). (क). वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अप्रमूक्त प्रशुल्क तक सीमित किया जायेगा, जोकि अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक प्रशुल्क दिशानिर्देशों, 2016 के पैरा 2.10 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो संपूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू रहेगा।

- (ख). तथापि, परिचालन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 26 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, इस दरमान के साथ यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।
- (ग). इस प्रयोजन के लिए, परिचालन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्यनिष्पादन मानक के व्यौरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रूख करेगा।
- (घ). महापत्तन न्यास कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का निर्धारण करेगा जो परिचालक द्वारा परामर्शदाता नियुक्त करते हुए अर्जित किया जायगा यदि एक माह की अवधि में अपेक्षित हो।
- (ङ). परिचालक महापत्तन न्यास द्वारा परिचालक को इस लिखित पुष्टि पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए हैं।
- (च). यदि महापत्तन न्यास पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं, परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक प्रासमिक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.9 में यथानिर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।
- (xiv). सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंस शुदा स्टीवडोरिंग/ तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और प्राधिकरण को भेजेंगे। प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।
- (xv) प्राधिकरण परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, प्राधिकरण प्रेषित किए गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक तौर पर संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध पत्रों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/ सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव भी बताया जाएगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- (xvi) विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने चाहिए। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे।
- (xvii) परिचालक द्वारा राजस्व में अर्जित निर्धारित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण पत्तन और टीएएमपी दोनों द्वारा त्रैमासिक आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में कोई कमी होने की स्थिति में पत्तन परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए अनुबंध में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xviii) यदि किसी प्रयोक्ता को प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अनुपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होती है। तो वह प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन पर जांच कार्रवाई जाएगी और अपने निर्णय संबद्ध महापत्तन न्यास को दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास अनुबंध की करार शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगी।
- (xix) किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाण अथवा क्षमता की गणना में 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों के एक इकाई के रूप में माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।
- (xx) उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xxi) एमओएस द्वारा जारी किए गए और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निर्देश के अनुसार-
- (क) सभी तटीय कार्गो/ कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर, के लिए कार्गो/ कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/ कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

- (ख) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित रियायती दरें जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।
- (ग) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभारों की वसूली की जाती है, वहां जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/ को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर रियायत होगी।
- (जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश में परिवर्तन किया जाता है तो इसके बारे में पत्तन को संप्रेषित किया जाएगा।)
- (xxii). घाटशुल्क, भंडारण प्रभार और अन्य कार्गो संबंधी प्रभार वर्तमान दरमानों के अनुसार केओपीटी पत्तन द्वारा उगाहे जाने जारी रखे जायेंगे।
- (xxiii). जीएसटी सहित सभी कर और शुल्क, समय-समय पर यथालागू, का भुगतान अतिरिक्त होगा।

भाग- II

- एस.1. हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स पर कार्य कर रहे स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट, जिन्हें कोलकत्ता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियमावली, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया जाएगा, निम्नलिखित दरों से अधिक प्रभारों की वसूली नहीं करेगा:
- एस.2. **जलयान की क्रेन का उपयोग करते हुए कार्गो उतारने के लिए बर्थ में जलयान पर हैचों में उपस्कर की आपूर्ति तथा सेवा के लिए प्रभार।**

क्र.सं.	वस्तु	विदेशी	तटीय
		दर प्रति टन (रु.में)	
(क) जलयान की क्रेन का उपयोग करते हुए शुष्क बल्क कार्गो उतारने के लिए बर्थ में जलयान पर हैचों में पेलोडर की आपूर्ति तथा सेवा के लिए प्रभार।			
1.	कोक्रिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला) मेट कोक, एमओपी, रॉक फास्फेट, सल्फर, क्लिंकर, जिप्सम चीनी आदि	9.61	5.77
	चुनापत्थर और मैंगनीज अयस्क	8.65	5.19
	लौह अयस्क फिन्स और लम्पस।	8.16	8.16
(ख) जलयान क्रेन का उपयोग करते हुए ब्रेक बल्क कार्गो उतारने के लिए बर्थ में जलयान पर हैचों में उपस्कर की आपूर्ति तथा सेवा प्रभार।			
1.	परियोजना कार्गो, मशीनरी, पुजे	43.46	26.07
2.	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील स्लैब	42.51	25.51
3.	स्टील कोइले, एचआर कोइले, डब्ल्यूआर कोइले	22.81	13.69
4.	स्टील बिलेट्स, स्टील ब्लूमस, स्टील रेल्स, पाइप और ट्यूबें	21.66	12.99

टिप्पणी :

- (i). एस.2 के अधीन दरें, उपस्कर के उपयोग के वास्तविक समय पर ध्यान दिए बिना, बर्थ से जलयान से उतारे गए कार्गो की संपूर्ण मात्रा पर एक-समान रूप से लागू होंगी।
- (ii). ऑन-बोर्ड उपस्कर सेवाओं में हैच के भीतर अन्य क्षेत्रों से अंतरित करके जलयान से लिफ्टिंग-डाऊन के लिए पेलोडर/उपस्कर की स्लिंगिंग/अन-स्लिंगिंग सहित जलयान में हैच स्कवॉयर में कार्गो के अंतरण/एकत्र करने के लिए ऑन-बोर्ड उपयुक्त पेलोडर/उपस्कर की आपूर्ति और सेवाएं शामिल हैं।

- (iii). इस खंड के अंतर्गत दरें एमएचसी/जलयान क्रेन द्वारा निर्यात कार्गो के संबंध में तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए भी लागू होंगी।

एस.3 तट प्रहस्तन परिचालन के लिए प्रभार

- (i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालन हेतु प्रभार।

क्र.सं.	वस्तु	जलयान क्रेन द्वारा उतारा गया और जेटी से सीधे परेषिती के परिसर में सुपुर्दगी।		एमएचसी द्वारा उतारा गया और जेटी से सीधे परेषिती के परिसर में सुपुर्दगी।		जलयान क्रेन द्वारा उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र को अंतरित कर भंडार में रखा गया।		जलयान क्रेन द्वारा उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र को अंतरित कर भंडार में रखा गया।	
(1)	(2)	(3)		(4)		(5)		(6)	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
		दर प्रति टन (रु.में)		दर प्रति टन (रु.में)		दर प्रति टन (रु.में)		दर प्रति टन (रु.में)	
1.	कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	37.82	22.69	31.39	18.84	112.66	67.60	80.84	48.50
2.	मेट कोक	40.25	24.15	31.39	18.84	109.82	65.89	80.84	48.50
3.	चुना पत्थर	34.37	20.62	31.39	18.84	110.97	66.58	80.84	48.50
4.	मैंगनीज अयस्क	32.03	19.22	31.39	18.84	95.42	57.25	80.84	48.50
5.	लौह अयस्क फिन्स और लम्पस।	34.19	34.19	29.64	29.64	110.40	110.40	76.31	76.31
6.	एमओपी, रॉक फॉस्फेट और सल्फर	39.24	23.54	31.39	18.84	107.07	64.24	80.84	48.50
7.	किलंकर	32.25	19.35	31.39	18.84	93.38	56.03	80.84	48.50
8.	जिप्सम	32.25	19.35	31.39	18.84	104.13	62.48	80.84	48.50
9.	चीनी	39.24	23.54	31.39	18.84	107.07	64.24	80.84	48.50

- (ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रभार।

क्र.सं.	वस्तु	विदेशी	तटीय
		दर प्रति टन (रु.में)	
(क)	कार्गो को घाट पर उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया या इसके विपरित		
1.	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील स्लैब	127.54	76.52
2.	स्टील कोइले, एचआर कोइले, डब्ल्यूआर कोइले	68.44	41.07

3.	स्टील विलेट्स, स्टील ब्लूम्स, स्टील रेल्स, पाइप और ट्यूबें	76.85	46.11
4.	उर्वरक, खाद्यान्न, चीनी, सीमेंट और 50 कि.ग्रा. भार तक की अन्य सभी वस्तुओं वाला सभी बैग कार्गो।	172.15	103.29
5.	परियोजना कार्गो, मशीनरी, पुर्जे	177.45	106.47

टिप्पणियां:

- (i). जेट्टी से सीधे परेपिती के परिसर में कार्गो के स्थानांतरण/सुपुर्दगी के लिए, उपर्युक्त दर में प्रहस्तन एजेंट द्वारा (सुपुर्दगी के लिए) परिवहन की आपूर्ति शामिल नहीं है। इसकी व्यवस्था कार्गो के संबद्ध आयातक/निर्यातक/प्राप्तकर्ता द्वारा अपनी स्वयं की लागत पर की जाएगी।
- (ii). बैग कार्गो (50 कि.ग्रा. तक भार वाला इकाई बैग) के मामले में, तट प्रहस्तन प्रभार में जेट्टी और भंडारण यार्ड के बीच कार्गो के परिवहन के लिए प्रहस्तनकर्ता एजेंट द्वारा ट्रकों की आपूर्ति, ऐसे परिचालन में ट्रक पर और से लदाई और उतराई सहित, शामिल है।
- (iii). ऊपर कॉलम (5) और (6) में उल्लिखित दर में भंडारण यार्ड में कार्गो की हीपिंग/हाई हीपिंग प्रभार शामिल हैं।
- (iv). क्रमांक 2,3,4 और 5 में उल्लिखित ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, तट प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो को जेट्टी और भंडारण क्षेत्र के बीच ढुलाई के लिए, वहां ट्रालरों पर लदान/उतराई सहित, प्रहस्तन एजेंटों द्वारा ट्रालरों की आपूर्ति शामिल हैं।
- (v). इस खंड के अंतर्गत दरें एमएचसी/जलयान केन द्वारा निर्यात कार्गो के संबंध में तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए भी लागू होंगी।

एस.4 सुपुर्दगी और प्राप्ति परिचालन प्रभार

एस.4.1. सुपुर्दगी और प्राप्ति परिचालन प्रभारों में प्रहस्तन एजेंटों द्वारा अपने यथावश्यक उपस्कर, गियर, श्रमिक और सामग्री, लगाकर प्रदत्त निम्नलिखित कोई एक अथवा अधिक सेवाओं के प्रभार शामिल होंगे:-

- (i). भंडारण क्षेत्र से/को ट्रकों, लरियों, डम्परो, ट्रालरों आदि को लदान या उतराई जैसा भी मामला हो।
- (ii). समय-समय पर अभिभावी वर्तमान रेल नियमों में अनुबद्ध समय के भीतर बैगनों का लदान/ उतराई और प्रहस्तन एजेंट और उसके प्रिंसीपल की बीच व्यवस्था/ करार के अनुसार बैगनों का उचित लदान। जहां तक बैगनों पर लदान/उतराई का संबंध है, प्रहस्तन एजेंट उसके प्रिंसीपल के साथ और साथ ही एचडीसी यातायात परिचालन (रेलवे) प्रभाग के साथ घनिष्ठ समन्वय बनाए रखेगा।
- (iii). कार्गो प्राप्ति के मामले में, कार्गो की भंडारण यार्ड में स्टैकिंग।
- (iv). जेट्टी, सड़क, रेल ट्रैक, स्टैकिंग यार्ड और अन्य क्षेत्रों से बिखरन को इकट्ठा करना और सफाई करना तथा उसे एचडीसी के संबंधित अधिकारी(यों) द्वारा यथानिर्दिष्ट स्थान पर उचित स्टैकिंग कराना।
- (v). आयात कार्गो के लदान और सुपुर्दगी के लिए लगाये गए खाली बैगनों की सफाई, जैसी और जब आवश्यक हो, और ऐसी क्लीयड्र सामग्री की एचडीसी के संबंधित अधिकारी(यों) द्वारा यथानिर्दिष्ट स्थान पर उचित स्टैकिंग कराना।
- (vi). प्रिंसीपल की अपेक्षा के अनुसार दरों की काष्ठ की खुंटियों के साथ सुरक्षित तालाबंद करने सहित बैगनों के द्वारा खोलना और बंद करना।
- (vii). प्रिंसीपल की अपेक्षा के अनुसार बैगनों में आयात कार्गो पर चूने का छिड़काव करना और/अथवा बैगनों को तिरपाल से ढकना।
- (viii). प्रिंसीपल की अपेक्षा के अनुसार बैगनों पर लेबल चिपकाना।
- (ix). बैगनों पर बांस की चटाईयां बिछाना, जैसी अपेक्षा हो।
- (x). बैग कार्गो, परियोजना कार्गो और लौह तथा इस्पात कार्गो की ढुलाई के लिए भंडारण स्थल से/को बैगन लदान क्षेत्र से/को, यदि आवश्यक हो, ट्रकों, लरियों, ट्रालरों को लगाना और सेवा प्रदान करना।

- (xi). सुपुर्दगी और प्राप्ति परिचालनों के लिए, अपेक्षानुसार, अन्य संबद्ध कार्य (विशेष रूप से ऊपर उल्लिखित कार्यों को छोड़कर)।
- (xiii). रेलवे वैगनों द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लदान और सुपुर्दगी के मामले में, जैसी भी आवश्यकता हो, बांस की चटाई काष्ठ खुंटे, तार आदि जैसा सामान्य आयातक/ निर्यातक द्वारा अपनी स्वयं की लागत पर आपूर्ति की जायेगी।

एस.4.2 (क). पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्रों में शुष्क बल्क कार्गो की सड़क मार्ग से हस्तन द्वारा प्राप्ति प्रभार।

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो	75.60

(ख). पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्रों में पे-लोडर द्वारा यांत्रिक रूप से सड़क मार्ग द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के सुपुर्दगी प्रभार।

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो	35.28

एस.4.3 पत्तन परिसर के भीतर रेल द्वारा कार्गो की सुपुर्दगी के प्रभार (वैगन लदान क्षेत्र में कार्गो को एकत्र करने, लदान पश्च सफाई और शेष कार्गो को वापस भेजने और उसकी भंडारण क्षेत्र में पुनः स्टैकिंग सहित)

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो	38.85

एस.4.4 पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र में, वैगनो से हस्तन उतरायी द्वारा वैगन स्थल से कार्गो की उपस्कर द्वारा रेल यार्ड के निकटतम बैक-अप क्षेत्र को अंतरण सहित शुष्क बल्क कार्गो के प्राप्ति प्रभार।

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो	90.54

एस.4.5 पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र से/को सड़क द्वारा बैग कार्गो के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रभार

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी प्रकार का वर्ग कार्गो (50 किलो का बैग)	117.34

एस.4.6 रेल द्वारा बैग कार्गो के सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रभार (शेडों में कार्गो का ट्रकों पर हस्तन लदान, ट्रकों द्वारा शेडों से कार्गो की वैगनों तक ढुलाई और तत्पश्चात कार्गो का लारी से वैगनों पर लदान सहित)

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सभी प्रकार का वर्ग कार्गो (50 किलो का बैग)	242.42

एस.4.7 पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र से/को परियोजना द्वारा बैग कार्गो के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रभार

क्र.सं.		वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	परियोजना कार्गो	5 टन से कम	74.67
2.		5 टन से अधिक 10 टन से कम	84.00
3.		10 टन से अधिक 20 टन से कम	109.03
4.		20 टन से अधिक 40 टन से कम	128.69

टिप्पणी: 40 टन से अधिक के परियोजना कार्गो की सीधे ढुलाई वाहनों पर/से उतरायी/लदान किया जायेगा और सुपुर्दगी/प्राप्ति के समय आगे और उतरायी/लदान अपेक्षित नहीं होगा।

एस.4.8 पत्तन परिसर के भीतर भंडारण क्षेत्र से/को सड़क द्वारा लौह और इस्पात कार्गो के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रभार

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, स्टील स्लैब	84
2.	सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, जीपी कॉयल (10 टन तक का एक नग)	50
3.	सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, जीपी कॉयल (10-25 टन तक का एक नग)	63
4.	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	56
5.	डब्ल्यूआर कॉयल	45

एस.4.9 रेल द्वारा लौह और इस्पात कार्गो के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रभार (भंडारण क्षेत्र में कार्गो का ट्रालरों पर हस्तन लदान, ट्रालरों द्वारा शेडों से कार्गो की वैगनों तक ढुलाई और तत्पश्चात कार्गो का ट्रालरों से वैगनों पर लदान सहित)

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन (रु. में)
1.	सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, स्टील स्लैब	164.53
2.	सीआर कॉयल, एचआर कॉयल, जीपी कॉयल	120.53
3.	स्टील बिल्लेट, स्टील ब्लूम, स्टील रेल	120.88
4.	डब्ल्यूआर कॉयल	116.48

एस.5. निष्पादन मानक**S.5.1 शुष्क बल्क कार्गो**

(क). इस दरमान के अंतर्गत उगाही के प्रयोक्ता से निम्नलिखित उत्पादकता स्तरों की प्राप्ति लागू होगी।

क्र.सं.	कार्गो समूह	प्रति जलायन दिवस टनों में उत्पादकता मानक (परिचालनों की विधि के संदर्भ में)	
		एमएचसी द्वारा [2 एमएचसी साथ-साथ कार्य करेंगी]	जलायन क्रेन द्वारा
1.	कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	20,000	8,300
2.	मेट कोक	20,000	7,800
3.	चुनापत्थर	20,000	13,700
4.	मैंगनीज अयस्क	20,000	9,800
5.	लौह अयस्क फिन्स और लम्पस।	20,000	13,000
6.	एमओपी, रॉक फॉस्फेट सल्फर	20,000	8,000
7.	क्विकर, जिप्सम	20,000	14,600
8.	चीनी	20,000	8,000

टिप्पणी:

- एक एमएचटीटिप्पणी: एक एचएमसी से परिचालन के मामले में, उत्पादकता मानदंड 10000 एमटी प्रति दिन होगा। .
- स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट को आरोप्य कारणों की वजह से पोत के लदान/उतरायी प्रचालन में कोई रुकावट न होना सुनिश्चित करने के लिए तट प्रहस्तन एजेंट को लदान/उतरायी के उपरोक्त उत्पादकता मानकों का ध्यान रखना आवश्यक होगा।

- (ख). तथापि, परिचालन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, इस दरमान के साथ यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।

एस.5.2 जहाजी केन द्वारा प्रहस्तित ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु	प्रति पाली उत्पादकता मानक (एमटी में)
1.	सभी बैग कार्गो	450
2.	परियोजना कार्गो, मशीनरी, पुजे	300
2.	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील स्लैब	805
3.	स्टील कोइले, एचआर कोइले, डब्ल्यूआर कोइले	1500
4.	स्टील बिलेट्स, स्टील ब्लूमस, स्टील रेलस, पाइप और ट्यूबें	903

एस.5.3. प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रचालनों के मानक

- (i). रेल वाहित कार्गो के मामले में प्रहस्तन एजेंटों के लिए समय-समय पर लागू रेलवे नियमों के अनुसार अनुबद्ध समय के भीतर रेलवे रेकों से/को कार्गो उतारना/लदाना कार्य पूरा करना अपेक्षित है। अनुबद्ध निःशुल्क समय के भीतर रेल का लदान/उतराया पूरा करने में असफल रहने पर संबंधित आयातक/निर्यातक के प्रहस्तन एजेंट को यथा लागू विलंब शुल्क देना होगा।
- (ii). तथापि, सड़क मार्ग के कार्गो के लिए कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए लदान/उतराया के कोई मानक नहीं हैं, क्योंकि परिवहन आयातक/निर्यातक पर निर्भर करता है और प्रहस्तन एजेंट की इसमें कोई भूमिका नहीं होती।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 9th February, 2018

No. TAMP/79/2016-KOPT—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for determination of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/79/2016-KOPT****Kolkata Port Trust**

...

Applicant**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 19th day of January 2018)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for determination of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at Haldia Dock Complex (HDC) at KOPT.

2. The Ministry of Shipping (MOS) has issued the guidelines for determination of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation to all Major Port Trusts. In this backdrop, the KOPT has come up with a proposal in reference vide its letter dated 17 November 2016.

3.1. The submissions made by KOPT in its proposal are summarized below:

- (i). At HDC, stevedoring (on-board operation) is undertaken by the Port either by deployment of its own man-power or through contractor. For rendering such services, charges are realized directly from the customers based on TAMP approved rates. Therefore, the tariff for stevedoring operations is not proposed. Only upfront tariff for shore handling operation has been proposed.
- (ii). At HDC, equipment support on-board the vessels for handling cargo using ship's cranes is provided by the handling agents appointed by the importers/ exporters. The tariff for such equipment deployment has also been proposed.
- (iii). At HDC, the cargo handling equipment deployed by the handling agent for operation on-board (under conventional method) as well as on shore is either owned by themselves or is hired by them from various agencies as per their mutually accepted terms and conditions, not known to port. Although efforts were made by HDC for obtaining the market rates for hiring such equipment from the Handling Agents but the same could not be obtained officially from them. However, such rates have been gathered from various sources informally for the purpose of fixation of Upfront Tariff. TAMP may accept tariff proposal based on rates obtained informally as stated or provide directions as to how the issue is to be dealt.
- (iv). The performance norms for Stevedoring (on-board) operation have already been fixed by HDC following the Berthing Policy guidelines issued by the Ministry. The instant tariff has been proposed on the basis of the said performance norms in respect of handling of dry bulk cargo. However, for fixation of tariff for break bulk cargo, last 3 year's average ship-day productivity has been considered for fixing the performance norms.
- (v). For handling bagged cargo, no separate deployment pattern of labours on shore have been prescribed in the Guidelines and only 10% of the equipment cost is to be considered as a labour cost. However, the handling of bagged cargo at jetty as well as at stack yard is labour intensive and as such, the deployment of labour is to be considered separately. Accordingly, the tariff for shore handling of bagged cargo has been proposed based on the actual deployment pattern of labour at hook points as well as at stack yard. The prevailing wage rates of such labours have been obtained informally. The rates so obtained are also found to be comparable with the CTC of contract labours hired by HDC.
- (vi). For handling project cargo, machinery and machinery products, no productivity norms and methodology for calculation of Upfront Tariff has been prescribed in the guidelines. However, the average productivity of such cargo handled during last 3 years has been considered and actual deployment of equipment during the handling of such cargo has been taken into account. The heavy

project cargo/ machinery including the over dimension packages (ODCs) are directly discharged onto trailers or loaded directly from the trailer and as such these types of cargo are directly delivered/ received from/ at the hook points. Therefore, no shore handling charge have been considered in respect of such materials.

- (vii). In the overall approach of the tariff guideline, it has been stated that the Upfront Tariff and Performance standards notified by TAMP will be mentioned in the Bid Document and subsequently in the Agreement in respect of the operator. Clause -3 (iv) of the Stevedoring and Shore Handling Policy provides that the Port Trust should be liberal in issuing license and all eligible agents would be issued the license. Further, the Royalty amount is also pre fixed by the Port. Accordingly, the policy does not seem to require selection of the best bidder. The bid for enlistment of agencies may thus be to only ensure that the selected agency fulfils the laid down criteria and agrees with the conditions. Clarity is required on the reference of 'Bid Document' in the guidelines.
- (viii). The deployment pattern of cargo handling equipment on shore as given in the guidelines varies considerably with the actual deployment practice of such equipment at HDC. Further, the productivity at MHC berth varies significantly from Non MHC berths requiring different equipping profile at shore. The guidelines, however, does not provide any separate norm for MHC and non MHC Berths. HDC has prepared its proposal for upfront tariff based on actual deployment pattern of different equipment in MHC and non-MHC berths separately, which may be considered.
- (ix). The Annexure-IX of the guidelines specifies the norms for equipment on hire basis for shore handling operation of dry bulk cargo under different handling methods. Under Methods 1, 2, 3 and 5 of the said annexure, the deployment pattern of equipment has been separately specified for movement of cargo at a distance within 1KM and those for movement beyond 1KM. It is submitted that at HDC, quantity of the amount of cargo under two parameters cannot be measured, as multiple importers bring cargo in the same vessels and storage area are allotted to them in different parcels separately at various locations within the Port. There is no mechanism to determine the quantity of cargo moved into different plots on account of the same importer. Accordingly, proposal by KOPT is based on deployment of equipment on the basis of a single rate (i.e. beyond 1 KM) only.
- (x). For the purpose of delivery/ receiving of cargo from/ to the dock, deployment of equipment are required for loading/ unloading of wagons/ trucks. This aspect has not been considered in the guidelines. As per clause-1 of the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, the term 'Shore Handling' includes receiving and delivery from wagons/ trucks. Further, the existing licensing policy of HDC regulates this activity. This activity is an integral part of the shore handling activity for a major part of cargo handled at HDC and not fixing the rate of such activity may not be appropriate. In fact, the existing licensing policy adopted at HDC also covers this activity. In absence of any norm, the details of equipment and manpower actually deployed in such activity is being compiled and a proposal for fixation of rate for such activity will be filed shortly.
- (xi). Clause 2.11 of the guidelines stipulates that before commencement of stevedoring and or the shore handling operation, the operator will approach TAMP for notification of the SOR containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under section 48 of the MPT Act' 1963. In this connection, clarification is sought whether all the Handling Agents, who will be selected by the Port for undertaking Stevedoring and Shore handling operation will have to approach TAMP individually for notification of the same SOR containing ceiling rates as approved by TAMP before commencing operation.
- (xii). As per Clause – 1.3 of the Guidelines, the guidelines will be applicable for authorization for stevedoring and shore handling activity under Section-42(3) of MPT Act. Section-42(3) of the Act provides "Notwithstanding anything contained in this section, the Board may, with the previous sanction of the Central Government, authorize any person to perform any of the services mentioned in sub-section (1) on such terms and conditions as may be agreed upon." As previous sanction of Central Government is a pre-requisite for such authorization, clarification is sought whether for issuance of such license to each agency, separate approval of Central Government would be required.
- (xiii). Regarding Clause 4.5.7 of the guidelines, it is stated that at HDC the shore handling agents do not have their own labour and they are sourcing the labour force from the registered labour pools controlled by the labour Unions. These labours are paid monthly wages and their cost per shift have been calculated based on the same.
- (xiv). At HDC, the performance norms for Stevedoring (on-Board) operation has also been considered for the shore handling operation for fixation of Shore handling tariff. However, at berth no. 2 & 8 of HDC, the shore handling contractor have been allowed maximum six hours' time after the completion of vessel's operational work to remove the cargo from the jetty. In the existing shore handling license which is

valid till 31.03.2017 also, similar allowances have been granted. While proposing the shore handling tariff, allowance have been considered.

- (xv). At HDC due to limited storage/ staking space, heaping / high- heaping for dry bulk cargo is often required to be done at the plots for which poclain is used along with pay loaders. In the calculation of upfront tariff we have factored equipment required for this activity on actual basis. TAMP may consider the same.
- (xvi). In the cases relating to tariff fixation for Ports and BOT Operators, the foreign rates are increased to cross subsidize the coastal traffic. However, in case of guidelines for Stevedoring and Shore Handling no such provision is there. Further, the selected agencies will not have any exclusive jurisdiction to operate, unlike that of BOT Operator, which operators a Berth. Accordingly, one agent may get to service Foreign Cargo while other may handle coastal cargo. The agent handling coastal cargo may not get any opportunity to cover the loss in handling the coastal cargo through handling of foreign cargo. Accordingly, it is difficult to accommodate the coastal concession. TAMP may consider the above and allow fixation of upfront tariff in respect of coastal cargo without any rebate/concession.
- (xvii). At HDC, bagged cargo is neither directly discharged on trucks nor directly delivered from jetty. Bag cargo is discharged normally by ship's cranes and stored in shed inside the dock premises. Moreover, the productivity of bag cargo do not vary to a great extent for different commodities and it is more or less uniform for 50 kg bags irrespective of its contents. Thus, uniform shore handling tariff has been proposed for handling 50 kg bags which are normally handled at HDC. The average hook shift productivity of such cargo has been considered to be 150 MT and average deployment of 3 hooks per shift has been considered.
- (xviii). In the Guidelines, no norm for anchorage discharge and barge handling has been provided. In absence of such norms, the proposal does not include for fixation of upfront tariff for stevedoring activity for anchorage loading/ discharge and Stevedoring and Shore-handling activities associated with barge handling at the Port. However, Kolkata Dock system (KDS) of KOPT has already proposed rates for these items even though there is no norm for the same. If TAMP considers to fix the rate for HDC also, then the same will be proposed subsequently considering the contract provisions for engaging floating crane for handling barges at the anchorage and also at the proposed barge jetty of HDC, as well as any other berth/ jetty of HDC.
- (xix). The performance norms for Shore Handling Agents have not been specifically proposed. However, TAMP may consider the following performance norms for the Shore Handling Agents:
 - (a) The shore handling agent will be allowed 6 hours' time in case of dry bulk cargo and 2 hours' time incase of break bulk cargo after completion of vessel's discharge/loading to clear the cargo from the jetty either by way of removal to the stack yard or by way of direct delivery from the jetty. However, if the agent fails to do so, then for every additional hour or part thereof taken by the Handling Agent to clear the cargo, he has to pay penalty @ two times the berth hire charges after expiry of initial 6 hours' / 2 hours' time as the case may be.
 - (b) If the Shore Handling Agent fails to clear the cargo from the jetty within 6 hours/ 2 hours as the case may be for 3 consecutive vessels, then Chairman may at any time suspend the license for such period as he may deem fit or cancel the license or refuse to renew the license.

3.2. The KOPT, while seeking the approval on the upfront tariff /Ceiling rates and while formulating the productivity norms for stevedoring and shore handling operations at HDC has reported to have made some assumptions. The assumptions made by KOPT are as follows:

- (i). At the MHC berths (No. 2, 8, 4B & 13) the equipment (Pay loader) service in the hatches of Dry Bulk cargo ship is provided by HDC through its appointed contractors for respective berths. However, at other berths, port does not provide Pay loader in hatches. On behalf of the Importers, the Handling Agent deploys Pay loader & equipment in hatches. Pay loader in hatches is not required from the very beginning of discharge work. The same is required only for the bottom cargo when collection of cargo from all corners inside the hold becomes necessary. Therefore, actual deployment of Pay loader per vessel has been considered. Basis utilization of Pay loaders in hatches in the past, the total equipment-shifts and the average parcel load of 25,000 MT has been considered for the purpose of calculation of the tariff. However, unlike deployment of big pay loader on shore, smaller pay loaders are deployed inside the ship's holds. The hiring charge has been considered accordingly.
- (ii). In case of Payloader service provided in hatches, the actual quantity of cargo handled by Payloaders onboard cannot be assessed. Therefore, the per ton charge has been calculated on the basis of the entire parcel load of 25,000 MT cargo and productivity has not been taken into consideration for the purpose of calculating the rate.

- (iii). The tariff for Pay loader deployment in hatches of Dry Bulk cargo ships varies from ₹. 9.53 per tonne to ₹. 10.58 per tonne. However to avoid complication in maintaining data, uniform tariff @ ₹. 10.00 per MT for all Dry Bulk cargo is proposed.
- (iv). In case of direct delivery of cargo discharged by ship's crane, the cargo with higher productivity needs more pay loader at jetty for quicker loading of cargo on the delivery vehicle so as to avoid difficulty in discharge operation from accumulation of high volume of cargo at jetty. Accordingly, for the cargo having productivity less than 3000 ton per shift, 4 Pay loaders per shift on jetty are deployed and for cargo with productivity above 3,000 ton per shift, 6 Pay loaders per shift are deployed on jetty.
- (v). At MHC Berths of HDC, delivery of cargo directly from hook points of the ship is not encouraged by HDC and no such operation has taken place at HDC so far. However, considering the provision of the Guideline regarding fixation of tariff for cargo discharged on Jetty and moved to consignee premises, the tariff is created for the same.
- (vi). In view of high productivity of MHCs (for Dry Bulk cargo), 4 Payloaders per hook-point has been proposed in the interest of smooth operation when the cargo is delivered directly from jetty to consignee premises. Out of 4 Payloaders, 2 to be utilized for loading of cargo from Jetty onto trucks and the balance 2 to be used for shifting cargo from the hook-points to jetty-back up so as to enable free operation of hooks.
- (vii). In case of Dry Bulk cargo discharged by ship's crane and moved to storage area inside port, for productivity upto 3500 MT per shift 4 payloaders is deployed on shore. For productivity above 3500 MT per shift, 6 payloaders deployment on jetty is necessary to clear the cargo. Similarly for cargo with productivity upto 3500 MT per shift 16 Dumpers and for cargo having high productivity of more than 3500 MT per shift, 24 Dumpers per shift is required to be deployed.
- (viii). In case of Dry Bulk for considering the extra time of 6 hours for clearance of entire cargo for the jetty, the per shift productivity has been assessed as per the following formula:-
 As per Berthing Policy, discharge of 20,000 MT cargo needs 3 shifts
 Therefore, at the same rate, discharge of 25,000 MT Cargo needs 3.75 shifts
 Extra Time required for evacuation of Entire Cargo from Jetty is 6 Hr. i.e. 0.75 shift
 Total Permissible Time of Engaging Equipment on Shore for clearance of 25,000 MT cargo is (3.75 + 0.75 Shift) = 4.5 Shifts
 Basis above, Per Shift Productivity for a parcel load of 25,000 MT is (25,000 MT / 4.5 Shift) = 5,556 MT Per Shift.
- (ix). At HDC, Project Cargo comes in small ships usually having 2 cranes onboard. Accordingly, only 2 hooks per shift can be worked, which has been considered in the assessment of tariff.
 The Berthing Policy of HDC does not contain any provision regarding productivity of Iron & Steel cargo. Therefore, the average productivity of Bag Cargo, Project Cargo and Iron & Steel cargo during the last three years (2013-14 to 2015-16) has been considered in the assessment of upfront tariff for such cargo.
- (x). Most of the project cargo arriving at Haldia is heavy packages and/or over dimensional packages which are unloaded from ship direct onto trailers/ barges and taken directly to the consignee premises. Such cargo does not require service of Handling Agent on shore and hence does not involve any shore handling charge thereof. Other project cargo in smaller packages is either unloaded from ship onto truck and then transported to dock yard for storage or (in some cases) unloaded onto Jetty then loaded by Forklift onto trailer and subsequently transported to storage yard. At the yard, the cargo is unloaded by Forklift or crane of lower capacity. The tariff exercise is done considering the aforesaid handling involving storage of cargo in port premises. For such smaller packages of project cargo forklifts of lower capacity are used and the hire charge has been considered accordingly.
- (xi). The Upfront Tariff proposed will be the ceiling rates and chargeable subject to achieving the productivity level prescribed in the proposed Scale of rates for Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations undertaken by the port authorised private Handling Agents at HDC.
- (xii). For Direct Delivery of cargo from jetty to consignee premises, the shore handling charge will cover only loading of cargo from the Jetty on to trucks for going directly to consignee premises or vice versa.
- (xiii). The common conditionality to be framed by TAMP for inclusion in the Scale of rates may also be included in the Scale of rates being proposed by HDC.

3.3. Alongwith the proposal dated 17 November 2016, the KOPT has also furnished the following:

- (i). Assessment of Shore Handling Tariff for Dry Bulk Cargo - Discharged by Ship's Cranes & Direct Delivery to Consignee
- (ii). Assessment of Shore Handling Tariff for Dry Bulk Cargo - Discharged by MHC & Delivered Directly from jetty
- (iii). Assessment of Shore Handling Tariff for Dry Bulk Cargo - Discharged by Ship's Cranes & Stored within Port premises
- (iv). Assessment of Shore Handling Tariff for Dry Bulk Cargo - Discharged by MHC & Stored in Dock Premises
- (v). Assessment of Onboard Payloader deployment Tariff for Dry Bulk Cargo - Discharged by Ship's Crane
- (vi). Assessment of Shore Handling Tariff for Bag Cargo - Discharged by Ship's Crane & Stored in dock premises
- (vii). Assessment of Shore Handling Tariff for Project Cargo - Discharged by Ships Cranes & moved to storage place inside Port premises
- (viii). Assessment of Shore Handling Tariff for Iron & Steel Cargo - Discharged by Ship's Crane & Stored in dock premises
- (ix). Assessment of On board Equipment deployment Tariff for Project Cargo - Discharged by Ships Crane
- (x). Assessment of On board equipment deployment Tariff for Steel Cargo - Discharged by Ships Crane

4.1. The KOPT vide its email dated 20 December 2016 has furnished Copy of the extract of the draft resolution of the Board vide N. R/142/HDC/Sh&CH/3/11/2016 dated 30.11.2016, draft Scale of Rates (SOR) alongwith conditionalities governing the SOR and proposed Performance Standards.

4.2. Accordingly, the proposal of KOPT seeks approval for the following:

- (i). Charges for Supply & Service of Equipment in hatches on-board ship at berth for discharging cargo by using ship's crane.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (In `.)
(a) Charges for Supply & Service of Payloader in hatches on-board ship at berth for discharging Dry Bulk cargo by using ship's crane.		
1.	All Dry Bulk cargo viz Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal), Met. Coke, Lime Stone, Manganese Ore, Iron Ore Fines & Lumps, MOP, Rock Phosphate, Sulphur, Clinker, Gypsum, Sugar etc.	10.00
(b) Charges for Supply & Service of Equipment in hatches on-board ship at berth for discharging Break Bulk cargo by using ship's crane.		
1.	Project Cargo, Machinery, Spares	49.28
2.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	50.52
3.	Steel Coils, HR Coils, WR Coils	21.66
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	37.88

Note : The rates under (i) will be applicable uniformly on the entire quantity of cargo discharged from the ship at the berth, irrespective of the actual time of use of the equipment.

Subsequently, the KOPT while responding to the comments of the users vide its letter dated 02 March 2017 has proposed to include the following notes below the above referred table:

- (ii). On board equipment services will include supply and service of suitable payloader/ equipment on board for transfer/ aggregation of cargo at hatch square on the ship by transferring from other areas inside the hatch, including slinging and un-slinging of pay loader/ equipment for lifting up of lifting down on/ from the ship.
- (iii). The rates under this section will also be applicable for shore handling operations in respect of export cargo shipped by MHC/ Ship's crane.

(ii). Charges for shore handling operation

(a). Dry Bulk cargo

(Rates per Tonne)

Sl. No.	Commodity	Discharged by ship's crane and delivered directly from Jetty to consignee premises.	Discharged by MHC and delivered directly from Jetty to consignee premises	Discharged by Ship's Crane and transferred & stored in storage area inside port premises.	Discharged by MHC and transferred & stored in area inside port premises
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
		(`.)	(`.)	(`.)	(`.)
1.	Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal)	35.71	35.56	106.35	91.57
2.	Met. Coke	37.99	35.56	103.65	91.57
3.	Lime Stone	32.45	35.56	104.76	91.57
4.	Manganese Ore	30.24	35.56	90.07	91.57
5.	Iron Ore Fines & Lumps	34.19	35.56	110.40	91.57
6.	MOP, Rock Phosphate, Sulphur	37.04	35.56	101.08	91.57
7.	Clinker	30.45	35.56	88.15	91.57
8.	Gypsum	30.45		98.30	91.57
9.	Sugar	35.71	35.56	97.42	91.57

(b). Break Bulk cargo

(Rates per Tonne)

Sl. No.	Commodity	Discharged by Ship's Crane and transferred & stored in area inside port premises.
		(In `.)
1.	All Bag cargo containing Fertiliser, Food grain, Sugar, Cement and other commodities having unit weight upto 50 kg.	167.33
2.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	129.91
3.	Steel Coils, HR Coils, WR Coils	55.70
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	138.89
5.	Project Cargo, Machinery, Spares	172.48

Note: If any new cargo is handled which is not included in the list, then KOPT will categorize the cargo with any of the aforesaid cargo groups based on the nature, physical characteristics and method of handling of that cargo.

Note to (ii).

- (a). For transfer/ delivery of cargo from Jetty direct to consignee's premises, the above rate does not include supply of transport (for delivery) by the Handling Agent. The same shall be arranged by the concerned importer/exporter/receiver of cargo, at their own cost.
- (b). In case of Bag cargo (unit bag weight upto 50kg), the shore handling charge includes supply of trucks by the Handling Agent for transportation of cargo between the jetty and the storage yard including loading & unloading on and from truck in such operation.

Subsequently, the KOPT while responding to the comments of the users vide its letter dated 02 March 2017 has proposed to include the following notes below the above referred table:

- (c). The rate mentioned at column (5) and (6) above include charges for heaping/ high heaping of cargo at the storage yards.
- (d). In case of break bulk cargo indicated at sl. No. 2, 3, 4 and 5, the shore handling charges include supply of trailers by the Handling Agents for transportation of the cargo between the jetty and the storage area including loading and unloading on and from trailers thereat.
- (e). The rates under this section will also be applicable for shore handling operations in respect of export cargo shipped by MHC/ Ship's crane.
- (iii). Stevedoring and Shore Handling Agents working at HDC, who will be issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall comply with the following productivity norms and the ceiling rate proposed is subject to fulfillment of productivity norms.
- (a). For the purpose of levy of rates under this SOR, achievement of the following productivity levels will be applicable.

Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Productivity Norms in Tonnes per Ship-Day (in terms of the Mode of Operation)	
		By MHC [2 MHCs working simultaneously]	By Ship's Crane
1.	Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal)	20,000	8,300
2.	Met. Coke	20,000	8,300
3.	Lime Stone	20,000	13,700
4.	Manganese Ore	20,000	9,800
5.	Iron Ore Fines & Lumps	20,000	13,000
6.	MOP, Rock Phosphate, Sulphur	20,000	8,000
7.	Clinker, Gypsum	20,000	14,600
8.	Sugar	20,000	8,300

Note:

- (i). In case of operation with single MHC, the productivity norm will be 10000 MT per day.
- (ii). The Shore Handling Agents will be required to match the aforesaid productivity norms of loading/unloading to ensure that there is no detention in loading/unloading operation of the vessel due to reasons attributable to the Stevedoring & Shore Handling Agent.

Break Bulk Cargo handled by ship's crane

Sl.No.	Commodity	Productivity Norms in Tonnes per Hook per Shift
1.	All Bag Cargo, Project Cargo, Machinery, Spares	150
2.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	256
3.	Steel Coils, HR Coils, WR Coils	597
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	195

- (b). Norms for Clearance of Cargo from Jetty and Penalty for Non-Achievement of the same.
- (c). The shore handling agent will be allowed 6 hours' time in case of dry bulk cargo and 2 hours' time in case of break bulk cargo from the time of completion of vessel's discharge/loading to clear the cargo from the jetty either by way of removal to the stack yard or by way of direct delivery from the jetty.
- (d). If the agent fails to achieve the above said norms as per (c), then for every additional hour or part thereof taken by the Handling Agent to clear the cargo he will pay penalty @ two times the berth hire charges after expiry of initial 6 hours / 2 hours' time as the case may be.
- (e). If the Shore Handling Agent fails to clear the cargo from the jetty within 6 hours / 2 hours as the case may be for 3 consecutive vessels, then Chairman may at any time suspend the license for such period as he may deem fit or cancel the license or refuse to renew the license.

Note: In case of MHC Berth, the time of the last MHC cycle/unloading of last pay loader from the vessel as the case may be as certified by HDC will be considered as the completion time in case of unloading of cargo.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal was forwarded to the concerned users/ user organizations/ stevedore associations vide our letter dated 22 December 2016 and to the additional users/ user organizations/ stevedore associations as suggested by KOPT, vide our letter dated 6 January 2017, seeking their comments. Some of the users/ user organisations/ stevedore association have furnished their comments. The said comments were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded to the comments of the users/ user organisations/ stevedore association vide its letter dated 02 March 2017.

6.1. In the meantime, considering that the proposal is under consultation and as it may take some more time to dispose of the case and keeping in view that the Ministry of Shipping (MOS) has directed this Authority for immediate action, this Authority vide its Order dated 8 February 2017 has granted adhoc approval to the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the HDC of KOPT, as an interim arrangement, pending fixation of final rates by this Authority after completion of the consultation process. This Authority has also directed that the final rates to be approved by this Authority will have a prospective effect and that the interim rate adopted in an ad-hoc basis will be recognised as such and further that there will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between ad-hoc rates and final rates.

6.2 The said Order has been notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 21 February 2017 vide Gazette No. 63. The Notification and Order has been communicated to the KOPT and the concerned users/ user organisation vide our letter dated 24 February 2017.

6.3. In response to this, T.P. Roy Chowdhury & Company Pvt Ltd (TPRRCPL), Master Stevedores Association (MSA), Ripley & Co. Stevedoring & Handling Pvt Ltd (RCSHPL) and A.M. Enterprises have generally stated that the interim Order passed by this Authority will cause immense damage and inconvenience to trade, as the anomalies and the actual labour cost and equipment cost as brought out by them in their earlier correspondences, has not been considered while passing the interim Order. Thus, the above said users have requested to consider the submission made by them on the KOPT proposal in reference, before implementation of the said Order dated 8 February 2017.

7. A joint hearing in this case in reference was held on 25 January 2017 at the KOPT premises in Kolkata. The KOPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KOPT and the users have made their submissions.

8. As decided at the Joint hearing, some of the users or user organization / stakeholders have furnished their comments. The said comments were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded to the comments received from the users/ user organizations/ stevedore associations vide its letter dated 02 March 2017.

9.1. In the meanwhile, the KOPT vide its letter no. MTO/G/115-M/Pt.II/GMT-64 dated 14 February 2017 has submitted its proposal for fixation of ceiling rates for receiving and delivery operations at HDC. The main points made by KOPT in its letter dated 14 February 2017 are summarized below:

- (i). Based on Stevedoring and Shore Handling Policy for the Major Ports issued by the Government, KOPT vide its letters dated 17 November 2016 and subsequent letter dated 19 December 2017 has filed a proposal for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at Haldia Dock Complex (HDC).
- (ii). However, the proposed SOR does not include the rate for loading/ unloading of cargo at the storage yard/ shed for the purpose of delivery/ receiving. Since the delivery and receiving operations are integral part of the Shore handling activity, as per the Stevedoring and Shore Handling Policy, 2016, upfront tariff has been calculated for receiving/ delivery operation based on the actual deployment of equipment/ labour at HDC.
- (iii). Besides, the existing licensing scheme adopted by HDC also covers receiving and delivery operations and under the said policy royalty is recovered by HDC, from the handling agents on the entire shore handling operation including delivery and receiving.
- (iv). Moreover, unless the total shore handling rate is fixed, the decision on the quantum of royalty payable by the Handling Agent cannot be ascertained.
- (v). As the guidelines does not contain norms in respect of delivery and receiving operations, the matter was referred by KOPT to MOS as well as to TAMP and the matter was discussed in the TAMP's workshop on 05.11.2016. TAMP was requested to provide guidelines in the matter as the shore handling services undertaken by the Handling Agents at HDC include delivery and receiving operations as well.
- (vi). The new Stevedoring and Shore Handling Scheme shall be made applicable at HDC after expiry of the existing licensing scheme of HDC, i.e. from 1 April 2017. The Handling Agency licenses issued under the existing scheme of HDC includes Delivery & Receiving operation as the integral part of shore handling services and the royalty is received by KOPT from the Handling Agents by considering the entire shore handling operations from landing/ receiving to delivery/ shipment of cargo.
- (vii). In view of the above, to avoid difficulties in operations as well as for issuance of new shore handling licence, the upfront tariff for delivery and receiving operation has been calculated on the basis of actual deployment of equipment and/ or labour for such operations at HDC.
- (viii). Accordingly, a draft Scale of rates for fixation of upfront tariff/ ceiling rate for Receiving & Delivery operations at HDC has been framed and the same has been approved by the Board in its meeting held on 30.01.2017.

9.2. The KOPT has reported to have made some assumption in its proposal for fixation of upfront tariff/ Ceiling rates. The assumption made by KOPT are as follows:

- (i). For delivery/ receiving of cargo from/ to dock, deployment of equipment is required for loading/ unloading of wagons/ truck. In case of bag cargo (other than pre-slung bags), such loading/ unloading is done manually which requires substantial deployment of labour.
- (ii). The Guidelines for Fixation of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorised by Major Ports does not include any stipulation regarding equipment deployment and norm about delivery & receiving operations. For assessing the upfront tariff for delivery/ receiving operations, the actual deployment pattern of cargo handling equipment for delivery of the major commodities at HDC has been considered. [The calculation sheets are furnished by KOPT.]
- (iii). The delivery and receiving of cargo depends on various factors attributable to the importer/ exporter, viz., arrangements involving documentation, payment of port charges, supply of transport etc. Besides, factors like queuing of transport vehicles at the port operated weighbridges and congestion on roads etc. also influence the pace of delivery and receiving operations. Therefore, it is not practicable to fix any performance norms for delivery and receiving operations separately. The proposal of KOPT is based on actual deployment pattern of equipment
- (iv). At HDC, the cargo handling equipment deployed by the handling agent for operation on-board (under conventional method) as well as on shore is either owned by them or is hired by them from various agencies as per their mutually accepted terms and conditions not known to Port. Although, efforts were made by HDC for obtaining the market rates for hiring such equipment from the Handling Agents but the same could not be obtained officially from them. However, such rates have been gathered from various sources informally for the purpose of fixation of Upfront Tariff.

- (v). In case of delivery and receiving of cargo by railway wagons, the assessed tariff will be applicable for completion of the rake loading/unloading operations within the free time stipulated under railway rules prevailing from time to time. In case of failure to complete loading/ unloading of rakes within the free time, the consequential demurrage accrued for the delay in rake loading will be payable by the Handling Agent to the concerned importer/exporter.
- (vi). In case of project cargo deployment of equipment for loading unloading operation is not uniform throughout the shift as the same depends on shape, size and weight of the cargo. Moreover the delivery receiving program is made by the Importers/ Exporters as per their requirement and suitability which lead to frequent idling of equipment during delivery/ receiving of project cargo. Therefore, assessment of tariff for delivery/ receiving operation of cargo is difficult. However, an indicative tariff has been assessed on the basis of information gathered from the existing handling agents.
- (vii). Regarding Clause 4.5.7 of the guidelines, it is to state that at HDC, the shore handling agents do not have their own labour and they are sourcing the labour force from the registered labour pools controlled by the labour Unions. These labours are paid monthly wages and their cost per shift has been calculated based on the CTC including the fringe benefits.
- (viii). For Dry Bulk cargo the similar approach of assessment, as done in case of shore handling operations, has been adopted by considering Operational Overhead and Administrative overhead @ 20% of the total of Equipment & Labour cost and Margin @ 20% of the total operating cost. In view of no deployment of labour deployment by the Handling Agent for road delivery of Dry Bulk cargo, any cost of labour has not been considered for such operation.
- (ix). In the said guidelines regarding fixation of upfront tariff for Stevedoring & Shore handling of bag cargo, TAMP has only considered 10% of the equipment cost as a labour cost. However, the operations of delivery and receiving of bag cargo as well as manual unloading of cargo from railway rake are labour intensive and as such the deployment of labour is to be considered separately. Accordingly, the tariff for delivery/receiving operations for bag cargo and manual unloading of cargo from railway rake has been proposed based on the actual deployment pattern of labour vis-à-vis the per capita datum of cargo to be loaded/unloaded by each labour as per the union rules of the local labour supplier as gathered informally. The prevailing wage rates of such labours have been obtained informally. The other components viz Operational Overhead, Administrative overhead and Margin has been considered similar to the said guidelines. The labour rates so obtained are also found to be comparable with the CTC of contract labours hired by HDC.
- (x). The bag cargo moving through HDC is more or less in uniform bag size of 50 Kg each irrespective of its contents. Thus uniform tariff for delivery and receiving has been proposed for handling 50 kg bags which are normally handled at HDC.
- (xi). The Upfront Tariff proposed will be the ceiling rates.
- (xii). The common conditionality to be framed by TAMP for inclusion in the Scale of rates may also be included in the Scale of rates being proposed by HDC.
- (xiii). The information used in the assessment are gathered informally through verbal discussion with different users and there is no scope to validate the same with documents/records.

9.3. Accordingly, the KOPT has sought approval for the following in its proposal dated 14 February 2017:

- (i). Charges for Delivery / Receiving of Dry Bulk cargo by road, from the storage areas inside port premises.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	All Dry Bulk cargo	35.28

- (ii). Charges for Delivery of Dry Bulk cargo by rail, from the storage areas inside port premises (including aggregation of cargo at wagon loading area, post loading clearance and shifting back of balance cargo & restacking of the same in storage area).

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	All Dry Bulk Cargo	38.85

- (iii). Charges for Receiving of Dry Bulk cargo by manual unloading from wagons, at the storage areas inside port premises including shifting of cargo from the wagon face to immediate back up area of the rail yard by equipment.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	All Dry Bulk Cargo	53.78

- (iv). Charges for Delivery / Receiving of Bag cargo by road, from / at the storage areas inside port premises

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	All types of Bag cargo (of 50 kg bag)	117.34

- (v). Charges for Delivery / Receiving of Bag cargo by rail, from / at the storage areas inside port premises (including transportation of cargo from storage area to rail siding or vice versa).

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	All types of Bag cargo (of 50 kg bag)	242.42

- (vi). Charges for Delivery / Receiving of Project Cargo by road, from / at the storage areas inside port premises.

Sl. No.		Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	Project cargo	Less than 5 tonnes	74.67
2.		5 tonnes to less than 10 tonnes	84.00
3.		10 tonnes to less than 20 tonnes	109.03
4.		20 tonnes to less than 40 tonnes	128.69

Note: Project Cargo weighing more than 40 tonnes is unloaded/loaded directly on/from transport vehicles and no further loading/unloading is required at the time of delivery/receiving.

- (vii). Charges for Delivery / Receiving of Iron & Steel Cargo by road, from / at the storage areas inside port premises.

1.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	84
2.	CR Coils, HR Coils, GP Coils (Unit piece weight upto 10 Ton)	50
3.	CR Coils, HR Coils, GP Coils (Unit piece weight 10 -25 Ton)	63
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails	56
5.	WR Coils	45

- (viii). Charges for Delivery / Receiving of Iron & Steel Cargo by rail, from / at the storage areas inside port premises including intermediate transportations.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	164.53
2.	CR Coils, HR Coils, GP Coils	120.53
3.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails	120.88
4.	WR Coils	116.48

- (ix). The performance norms proposed by KOPT for fixation of upfront tariff / ceiling rates for receiving and delivery operation is as follows:
- (a). In case of rail borne cargo the Handling Agents are required to complete loading/unloading of cargo on/from the railway rakes within the stipulated free time as per the railway rules as may prevail from time to time. In case of failure to complete loading/unloading of the rake within the stipulated free time, demurrage as may be applicable will be payable by the handling Agent to the importer/exporter concerned.
 - (b). In case of road bound cargo no norms for loading/unloading of cargo for delivery/receiving can be fixed as the supply of transport depends on the importer/exporter and the handling Agents have no role in it.

9.4. Alongwith the proposal dated 14 February 2017, the KOPT has also furnished workings with regard to the following:

- (i). Assessment of charge for delivery / receiving of dry bulk cargo by road from / at storage spaces inside dock Area at HDC.
- (ii). Assessment of charge for delivery / receiving of dry bulk cargo by rail from storage spaces inside dock Area at HDC. In this regard, the HDC has stated the following:
 - (a). In view of involvement of labour in substantial number for cleaning, trimming, lime spraying, door fixing, labelling etc., labour cost on actual deployment basis is considered.
 - (b). For assessing labour cost the CTC per labour @ ` 22,500/- per month is considered as per information gathered informally. The rate of Payloader Charge considered is as per information gathered informally from the Handling Agents. Prior to delivery aggregation of cargo at wagon loading area as well as post-loading clearance as well as shifting back of balance cargo & restacking of the cargo in the storage space is also required for which equipment assistance is necessary. Therefore, though actual wagon-loading time ranging around 5 hour, the deployment of payloader and charge thereof has been considered on full shift basis.
- (iii). Assessment of charge for receiving of dry bulk cargo through manual unloading from railway wagons for storage at areas inside dock area at HDC.
- (iv). Assessment of upfront tariff for delivery / receiving of bag cargo by road. In this regard, the HDC has stated the following:
 - (a). The rate of loading for delivery of cargo is dependent on supply of trucks/lorries by the importer/exporter.
 - (b). The per shift loading quantity has been assessed considering the following:-
 - (i) Loading of 6 lorries per hour.
 - (ii) Loading of 200 bags per lorry
 - (iii) Weight of each bag as 50 Kg
 - (iv) Loading time in shift as 7.5 hour.
- (v). Assessment of upfront tariff for delivery / receiving of bag cargo by rail (including manual loading of cargo trucks in shed, transportations of cargo from shed to wagons by truck and subsequent loading of cargo from lorry onto wagons). In this regard, the HDC has stated the following:
 - (a). The assessment is based on deployment of 4 labours per wagon
 - (b). At Haldia the labour is supplied through a private pool of workers commonly known as 'Cargo Pool'. As per existing union rules, the labour get monthly wages along with statutory benefits which is quite high. For transportation of bag cargo, there prevails fixed fleet of trucks which are not used for transportation of other cargo. The per labour loading limit is controlled by labour unions. The foregoing factors resulted in high per ton cost for handling of bag cargo (in 50 kg bags) at Haldia.
 - (c). At Haldia transfer of bag cargo from hook point to wagons or vice versa is carried out through deployment of trucks in view of the location of the shed and the railway sidings. However, at HDC due to high labour cost the calculated rate is as high as ` 242.42/- per ton.
 - (d). The above assessed tariff will be applicable for completion of loading/unloading of rake within the stipulated free time allowed as per Indian Railway rules.

- (vi). Assessment of upfront tariff for delivery receiving of project cargo by road. In this regard, the HDC has stated the following:
- (a). The above rates have been assessed considering loading/ unloading of one unit of package at a time.
 - (b). In case of Project Cargo, loading/unloading is not uniform throughout the shifts or even through the days and programme for delivery /receiving is arranged by importers/exporters on piece meal basis in very small parcels from time to time. Therefore assessment of tariff for project cargo is difficult. However, basis information informally gathered, an indicative tariff has been assessed as shown in the above table.
 - (c). Considering the equipment's engaged in loading/unloading operation, NO LABOUR involvement is considered in case of deployment of FORKLIFTS only. In case of Mobile Cranes, labour deployment has been considered on actual basis. Accordingly, the criteria of considering Labour Cost @ 10% of Equipment Cost has not been considered in the instant assessment.
 - (d). The per shift delivery quantity as well as pattern of equipment deployment have been considered on the basis of informal information gathered verbally from Handling Agents and the same cannot be validated by records.
 - (e). The packages weighing above 40 Ton are unloaded / loaded by ship's cranes directly on / from specialised cargo carrying vehicles for direct delivery/receiving.
- (vii). Assessment of upfront tariff for delivery / receiving of steel cargo by road. In this regard, the HDC has stated the following:
- (a). Direct assessment of productivity level per shift for delivery/receiving of Iron & Steel cargo is not possible, as the loading for delivery operations are dependent on supply of trailers by the importer/exporter. However, depending upon the time taken to load/unload one trailer and quantity handled on/ex one trailer, per shift productivity has been assessed.
 - (b). The deployment pattern of equipment & labour has been considered as per the practice in vogue at HDC.
 - (c). Considering the equipment's engaged in loading/unloading operation, NO LABOUR involvement is considered in case of FORKLIFTS. In case of Mobile Cranes, labour deployment has been considered on actual basis. Accordingly, the criteria of considering Labour Cost @ 10% of Equipment Cost has not been considered in the instant assessment.
- (viii). Assessment of upfront tariff for delivery / receiving of steel cargo by rail (including manual loading of cargo on trailers in storage area, transportation of cargo from shed to wagons by Trailers and subsequent loading of cargo from trailers onto wagons). In this regard, the HDC has stated the following:
- (a). The above Steel cargo is primarily transported in BOX-N wagons therefore cranes are required to be deployed for loading/unloading of cargo on/from wagons
 - (b). The deployment pattern of equipment & labour has been considered as per the practice in vogue at HDC.
 - (c). It is assumed that one full rake carrying 2,500 MT cargo is handled per shift.
 - (d). At wagon points 4 labours are required to be deployed per crane while at yard 2 labours are required to be deployed per crane as per the existing practice

10. In accordance with the consultative procedure prescribed, we have vide our letter dated 21 February 2017 forwarded a copy of the KOPT proposal dated 14 February 2017 to the concerned users/ user organizations for their comments. Some of the users/ user organisations/ stevedore association have furnished their comments. The said comments were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded vide its letter dated 23 March 2017.

11. Based on the preliminary scrutiny of the KOPT proposal, additional information/ clarification was sought from KOPT vide our letter dated 07 August 2017. After a reminder dated 13 November 2017, the KOPT has responded vide its letter dated 20 November 2017. The information/ clarification sought by us and the response of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Response from KOPT
(i)(a)	Detailed workings in support of the ship day productivity in respect of each of the cargo item envisaged to be handled by ship cranes and by HMCs separately to be furnished.	At HDC, Dry Bulk Cargo is handled by ship's cranes primarily at Berth No.9 while the same is handled by MHCs at Berth Nos. 2, 4B, 8 & 13. For handling by ship's cranes, the Performance Norms have been assessed as per the Guidelines mentioned in the Berthing Policy while for MHCs, the contractual Performance Norms have been considered. It may be stated that as per the contract, at MHC operated berths the Benchmark Productivity Norms is 20,000 MT per day for handling by 2 MHCs irrespective of the nature of Dry Bulk cargo. The Performance Norms calculated for Berth No.9 for various Dry Bulk cargo is furnished.
(i)(b)	Though the KOPT has reported to have arrived at tariff for shore handling in respect of dry bulk cargo following the productivity as per Berthing Policy, it is seen that the productivity for none of the dry bulk cargo items as proposed to be handled by KOPT matches with the productivity prescribed in Berthing Policy. For example, in case of coal the KOPT has considered a ship-day productivity of 8,300 tonnes for handling by 4 nos. of ships cranes whereas the Berthing Policy stipulates a ship day productivity of 12000 tonnes (4 ships cranes * 3000 tonnes per day per crane.).	<p>At the MHC berths of HDC, dry bulk cargo handling is done by using MHC only. Only at the Berth No. 9, cargo handling is done in conventional method by using Ship's Cranes. Combination of MHC and Ship's Crane is not used.</p> <p>The norms for commodity wise berth-day output as set out under clause 4.1.3(iv) of the Berthing Policy Guidelines cannot be applicable for HDC.</p> <p>In the guidelines, the productivity has been indicated by TAMP perhaps considering the sea ports, which handles the fully loaded ships with top cargo that offers opportunity to achieve high level of productivity.</p> <p>In this regard, it may be stated that during the workshop held at Mumbai on the implementation of Berthing Policy, it was indicated that the guidelines for the Berthing Policy would be adopted by different Ports considering the local conditions and other working parameters and the cargo-wise Productivity Norms would be fixed following the same.</p> <p>Accordingly, at HDC, the Productivity Norms for different cargo for handling by ship's gears have been assessed in terms of the guidelines mentioned in the Berthing Policy so adopted. This issue has been covered by TAMP at Para 8(3) of their Order dated 04.01.2017 notified through TAMP's letter No. TAMP/59/2016-KOPT dated 09.02.2017. Incidentally, the said Productivity Norms have also been approved by KOPT Board.</p> <p>Accordingly, it is requested that the said Productivity Norms assessed by HDC may be considered for fixation of Tariff.</p> <p>At HDC the dry bulk cargo ships comes with the bottom cargo only, along with cargo lying in high ribs in ship's hatches which are not conducive to high level of productivity like the sea ports. Aggregation of cargo in ship's holds by using equipment in hatches as well at cleaning and sweeping of cargo in hatches and deck are also time consuming and affects the productivity so far as low draft port like HDC is concerned.</p>

		Accordingly in the berthing policy of HDC the ship-day output has been assessed considering the various factors like bulk density of cargo, grab size, average picking factor on which the productivity is dependent. Thus ship-day productivity of various cargo (viz 8,300 MT for Coking Coal) was assessed. The detail workings in this regards, as submitted to TAMP along with HDC, KOPT's proposal on berthing policy is furnished.																																																																								
(i)(c)	Further, as per clause 7 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines, the productivity as prescribed in the Berthing Policy for dry bulk cargo is to be taken into account only for the purpose of indexation of tariff for stevedoring and shore handling operation.	The proposed norms for allowing additional time of 6 hours in case of Dry Bulk Cargo and 2 hours in case of Break Bulk Cargo as well as the provision of penalty under Section 4.3.1 and 4.3.2 of the TAMP approved ad-hoc Scale of Rates for Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Services are being withdrawn and the provision for indexation of Tariff as per Clause 7 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines is being proposed under a separate section.																																																																								
(i)(d)	In view of the points brought out at Sl. no. (b) and (c) above, the KOPT is requested to arrive at the upfront tariff for the shore -handling operation based on the productivity levels as stipulated in Annex –III and IV of the Stevedoring and Shore handling Guidelines, supported by detailed workings.	The reason for different Productivity Norms has already been clarified at issue No. 1(a).																																																																								
(i)(e)	<p>On a comparison, it is seen that the productivity norms considered in the proposal are at wide variance with the productivity norms given in the guidelines. The details are given as under;</p> <table><tr><th>Commodity</th><th>Productivity levels as per KOPT's proposal (per shift)</th><th>As per Guide-lines (per shift)</th><th>% Variation</th></tr><tr><td colspan="4">Dry Bulk Cargo</td></tr><tr><td>Coking Coal</td><td>2767</td><td>3600</td><td>-23.14</td></tr><tr><td>Other Coal (Except Thermal Coal)</td><td>2767</td><td>4000</td><td>-30.82</td></tr><tr><td>Met. Coke</td><td>2600</td><td>3600</td><td>-27.78</td></tr><tr><td>Lime Stone</td><td>4567</td><td>3240</td><td>40.96</td></tr><tr><td>Manganese Ore</td><td>3267</td><td>2610</td><td>25.17</td></tr><tr><td>Iron Ore Fines & Lumps</td><td>4333</td><td>5840</td><td>-25.80</td></tr><tr><td>MOP</td><td>2667</td><td>2700</td><td>-1.22</td></tr><tr><td>Clinker</td><td>4867</td><td>3240</td><td>50.22</td></tr><tr><td>Gypsum</td><td>4867</td><td>3240</td><td>50.22</td></tr><tr><td>Rock Phosphate</td><td>2667</td><td>2430</td><td>9.75</td></tr><tr><td>Sulphur</td><td>2667</td><td>2430</td><td>9.75</td></tr><tr><td>Sugar</td><td>2767</td><td>1980</td><td>39.75</td></tr><tr><td colspan="4">Break Bulk Cargo</td></tr><tr><td>Bagged Cargo</td><td>450</td><td>750</td><td>-40</td></tr><tr><td>Project Cargo</td><td>300</td><td>-</td><td>NA</td></tr><tr><td>CR Steets, HR Plates, Steel Sheets etc.</td><td>768</td><td>700</td><td>9.71</td></tr></table>	Commodity	Productivity levels as per KOPT's proposal (per shift)	As per Guide-lines (per shift)	% Variation	Dry Bulk Cargo				Coking Coal	2767	3600	-23.14	Other Coal (Except Thermal Coal)	2767	4000	-30.82	Met. Coke	2600	3600	-27.78	Lime Stone	4567	3240	40.96	Manganese Ore	3267	2610	25.17	Iron Ore Fines & Lumps	4333	5840	-25.80	MOP	2667	2700	-1.22	Clinker	4867	3240	50.22	Gypsum	4867	3240	50.22	Rock Phosphate	2667	2430	9.75	Sulphur	2667	2430	9.75	Sugar	2767	1980	39.75	Break Bulk Cargo				Bagged Cargo	450	750	-40	Project Cargo	300	-	NA	CR Steets, HR Plates, Steel Sheets etc.	768	700	9.71	Reason for variation in the Productivity Norms has already been clarified.
Commodity	Productivity levels as per KOPT's proposal (per shift)	As per Guide-lines (per shift)	% Variation																																																																							
Dry Bulk Cargo																																																																										
Coking Coal	2767	3600	-23.14																																																																							
Other Coal (Except Thermal Coal)	2767	4000	-30.82																																																																							
Met. Coke	2600	3600	-27.78																																																																							
Lime Stone	4567	3240	40.96																																																																							
Manganese Ore	3267	2610	25.17																																																																							
Iron Ore Fines & Lumps	4333	5840	-25.80																																																																							
MOP	2667	2700	-1.22																																																																							
Clinker	4867	3240	50.22																																																																							
Gypsum	4867	3240	50.22																																																																							
Rock Phosphate	2667	2430	9.75																																																																							
Sulphur	2667	2430	9.75																																																																							
Sugar	2767	1980	39.75																																																																							
Break Bulk Cargo																																																																										
Bagged Cargo	450	750	-40																																																																							
Project Cargo	300	-	NA																																																																							
CR Steets, HR Plates, Steel Sheets etc.	768	700	9.71																																																																							

	<table><tr><td>Steel Coils, HR Coils WR Coils,</td><td>1792</td><td>3400</td><td>-47.29</td></tr><tr><td>Steel Billets, Steel blooms, Steel Rails</td><td>585</td><td>700</td><td>-16.43</td></tr></table> <p>The HDC is requested to justify the variation for each of the items of Dry Bulk as well as Break Bulk Cargo.</p>	Steel Coils, HR Coils WR Coils,	1792	3400	-47.29	Steel Billets, Steel blooms, Steel Rails	585	700	-16.43																																																					
Steel Coils, HR Coils WR Coils,	1792	3400	-47.29																																																											
Steel Billets, Steel blooms, Steel Rails	585	700	-16.43																																																											
(ii)	<p>The productivity norms of Project Cargo at 150 tonnes per hook per shift as proposed by the Port to be substantiated with actual productivity of the said cargo for the past three years, as reported by the Port.</p>	<p>The average hook shift productivity of Project cargo & Machineries for the past three years handled through conventional method by using Ship's cranes is as follows:</p> <table><tr><th>No.</th><th>Year</th><th>Total Quantity of cargo in MT</th><th>Total no. of hooks worked</th><th>Average hook shift output in MT</th></tr><tr><td>1</td><td>2016-17</td><td>9865</td><td>53</td><td>186.13</td></tr><tr><td>2</td><td>2015-16</td><td>2579</td><td>18</td><td>143.28</td></tr><tr><td>3</td><td>2014-15</td><td>8778</td><td>66</td><td>132.95</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>21219</td><td>137</td><td>154.88</td></tr></table> <p>The <u>average ship day productivity</u> of Project cargo & Machineries for the past three years handled through conventional method by using Ship's cranes is as follows:</p> <table><tr><th>No.</th><th>Year</th><th>Total Quantity of cargo in MT</th><th>Working period in days</th><th>Average shipday output in MT</th></tr><tr><td>1</td><td>2016-17</td><td>9865</td><td>11.08</td><td>890.34</td></tr><tr><td>2</td><td>2015-16</td><td>2579</td><td>4.25</td><td>606.32</td></tr><tr><td>3</td><td>2014-15</td><td>8778</td><td>43.39</td><td>202.24</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>21219</td><td>58.72</td><td>361.36</td></tr></table>	No.	Year	Total Quantity of cargo in MT	Total no. of hooks worked	Average hook shift output in MT	1	2016-17	9865	53	186.13	2	2015-16	2579	18	143.28	3	2014-15	8778	66	132.95							Total	21219	137	154.88	No.	Year	Total Quantity of cargo in MT	Working period in days	Average shipday output in MT	1	2016-17	9865	11.08	890.34	2	2015-16	2579	4.25	606.32	3	2014-15	8778	43.39	202.24							Total	21219	58.72	361.36
No.	Year	Total Quantity of cargo in MT	Total no. of hooks worked	Average hook shift output in MT																																																										
1	2016-17	9865	53	186.13																																																										
2	2015-16	2579	18	143.28																																																										
3	2014-15	8778	66	132.95																																																										
	Total	21219	137	154.88																																																										
No.	Year	Total Quantity of cargo in MT	Working period in days	Average shipday output in MT																																																										
1	2016-17	9865	11.08	890.34																																																										
2	2015-16	2579	4.25	606.32																																																										
3	2014-15	8778	43.39	202.24																																																										
	Total	21219	58.72	361.36																																																										
(iii)	<p>Further, the Average productivity achieved during the last three years for each of the dry bulk cargo and break bulk cargo as listed above also to be furnished.</p>	<p>The <u>average hook shift productivity of dry bulk cargo</u> and other <u>break bulk cargo</u> for the last three years through conventional method by using Ship's cranes is as follows:</p> <table><tr><th rowspan="2">Cargo</th><th colspan="3">Average hook shift output in MT</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr><tr><td>Coking coal</td><td>663.54</td><td>609.81</td><td>-</td></tr><tr><td>Other coal (except thermal coal)</td><td>580.83</td><td>635.66</td><td>505.49</td></tr><tr><td>Met coke</td><td>500.37</td><td>453.47</td><td>615.45</td></tr><tr><td>Limestone</td><td>566.56</td><td>591.50</td><td>675.15</td></tr><tr><td>Manganese Ore</td><td>664.41</td><td>671.41</td><td>664.13</td></tr><tr><td>Iron Ore Fines & Lumps</td><td>747.41</td><td>665.25</td><td>569.70</td></tr><tr><td>MOP</td><td>739.88</td><td>595.79</td><td>-</td></tr><tr><td>Cement Clinker</td><td>-</td><td>721.98</td><td>489.78</td></tr><tr><td>Gypsum</td><td>-</td><td>447.06</td><td>39.75</td></tr><tr><td>Rock Phosphate</td><td>453.68</td><td>382.78</td><td>325.92</td></tr><tr><td>Sulphur</td><td>510.07</td><td>379.30</td><td>322.12</td></tr><tr><td>Sugar</td><td>371.92</td><td>500.79</td><td>473.09</td></tr></table>	Cargo	Average hook shift output in MT			2014-15	2015-16	2016-17	Coking coal	663.54	609.81	-	Other coal (except thermal coal)	580.83	635.66	505.49	Met coke	500.37	453.47	615.45	Limestone	566.56	591.50	675.15	Manganese Ore	664.41	671.41	664.13	Iron Ore Fines & Lumps	747.41	665.25	569.70	MOP	739.88	595.79	-	Cement Clinker	-	721.98	489.78	Gypsum	-	447.06	39.75	Rock Phosphate	453.68	382.78	325.92	Sulphur	510.07	379.30	322.12	Sugar	371.92	500.79	473.09					
Cargo	Average hook shift output in MT																																																													
	2014-15	2015-16	2016-17																																																											
Coking coal	663.54	609.81	-																																																											
Other coal (except thermal coal)	580.83	635.66	505.49																																																											
Met coke	500.37	453.47	615.45																																																											
Limestone	566.56	591.50	675.15																																																											
Manganese Ore	664.41	671.41	664.13																																																											
Iron Ore Fines & Lumps	747.41	665.25	569.70																																																											
MOP	739.88	595.79	-																																																											
Cement Clinker	-	721.98	489.78																																																											
Gypsum	-	447.06	39.75																																																											
Rock Phosphate	453.68	382.78	325.92																																																											
Sulphur	510.07	379.30	322.12																																																											
Sugar	371.92	500.79	473.09																																																											

The average ship day productivity of dry bulk cargo and other break bulk cargo for the last three years through conventional method by using Ship's cranes is as follows:

Cargo	Average ship day productivity in MT		
	2014-15	2015-16	2016-17
Coking coal	5435	5684	-
Other coal (except thermal coal)	4872	5661	4930
Met coke	3945	4269	2779
Limestone	4716	4870	7790
Manganese Ore	4946	5543	5149
Iron Ore Fines & Lumps	6771	6109	5123
MOP	3768	3139	-
Cement Clinker	-	5953	4915
Gypsum	-	5234	150
Rock Phosphate	2777	2932	2381
Sulphur	3699	3716	2143
Sugar	3491	2646	4278

The average hook shift productivity and ship day productivity of steel cargo for the last three years through conventional method by using Ship's cranes is as follows:

Cargo	Average hook shift productivity	Average ship day productivity
CR sheets, HR plates, Steel sheets, steel slabs	409	2415
Steel coils, HR coils, WR coils	612	3179
Steel billets, steel blooms, steel rails	276	2710

The average hook shift productivity of Bagged cargo (weighing 50 kg each) for the past three years handled through conventional method by using Ship's cranes is as follows:

No.	Year	Total Quantity of cargo in MT	Total no. of hooks worked	Average hook shift output in MT
1	2016-17	114779	789	145
2	2015-16	151587	1270	119
3	2014-15	157799	1156	137
	Total	424165	3215	132

The average ship day productivity of Bagged cargo (weighing 50 kg each) for the past three years handled through conventional method by using Ship's cranes is as follows:

No.	Year	Total Quantity of cargo in MT	Working period in days	Average shipday output in MT
1	2016-17	114779	96.14	1194
2	2015-16	151587	195.22	776

		<table><tr><td>3</td><td>2014-15</td><td>157799</td><td>161.24</td><td>979</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>424165</td><td>452.60</td><td>937</td></tr></table>	3	2014-15	157799	161.24	979							Total	424165	452.60	937	
3	2014-15	157799	161.24	979														
	Total	424165	452.60	937														
(iv)	<p>The (cargo-wise) productivity norms prescribed in the guidelines for dry bulk cargo for stevedoring operations at Annex-II read with Annex-V is common productivity norms with reference to handling cargo by ship crane or shore crane or Harbour Mobile Crane (HMC) (100 tonnes as per the note under the Annex) or combination of these. The guidelines do not prescribe separate productivity norms for each handling equipment.</p> <p>The KOPT has, however, in its proposal, considered separate productivity parameters for handling by ship cranes and by HMC. The upfront tariff sought is also for two different methods of handling viz., ship crane and 100T HMC for shore handling operations. The guidelines do not permit fixation of equipment-wise rate. The Productivity norms prescribed in the guidelines are based on the normative basis considering the optimal equipment handling (Ship cranes or shore cranes or HMC or combination of equipment). Moreover, the user agency particularly, in the shore handling activity, will get the same service whether the cargo in Stevedoring operations is handled with HMC or Ship crane etc. The Authority may not be in a position to approve equipment wise rate. Hence, the KOPT to propose cargo wise single rate. Other Major Ports have also filed the proposal for fixation of upfront reference tariff following the norms prescribed and not based on individual handling equipment.</p>	At HDC, the MHC and ship’s crane are not used simultaneously. That is why no Productivity Norms has been fixed for simultaneous operation of MHC and Ship’s Crane.																
(v)	<p>As far as the shore handling activity is concerned, the guidelines prescribe 5 methods for movement of cargo at shore as given in Clauses 4.4.1 and 4.4.2 of the guidelines. These 5 methods are independent of the equipment deployed for the Stevedoring operations. Whereas, port has proposed shore handling rate linked to equipment considered for the stevedoring operations (cargo handled by ship crane or 100T HMC), which is not envisaged in the guidelines. Keeping in view the point no. (iv), KOPT to propose a single tariff for handling cargo instead of linking it to the equipment considered for the Stevedoring operations so as to be in line with the Stevedoring & Shore handling Guidelines.</p>	Since the cargo will be discharged either by Ship’s Crane or MHC, only two methods (i.e. handling either by MHC or by Ship’s Crane) have been considered by HDC.																
2.1(i)	<p>KOPT has proposed Shore handling tariff only for the following two methods of handing for Dry Bulk Cargo.</p> <table><tr><th>Method no.</th><th>Detail of Handling Methods (using ship cranes)</th><th>Detail of Handling Methods (using 2 nos. HMC)</th></tr><tr><td>4</td><td>Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.</td><td>Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.</td></tr></table>	Method no.	Detail of Handling Methods (using ship cranes)	Detail of Handling Methods (using 2 nos. HMC)	4	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.	Since at HDC Dry Bulk Cargo is handled either by Ship’s Crane or by MHC (2 Nos.), only Method No. 4 & 5 have been considered.										
Method no.	Detail of Handling Methods (using ship cranes)	Detail of Handling Methods (using 2 nos. HMC)																
4	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.																

	5	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard.	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard.	
	The KOPT has not considered remaining three methods i.e. method 1, 2 and 3 as per Annex-IX of the Guidelines. The reason for not considering these methods, may be explained.			
2.1(ii)	The no. of hooks per shift considered in respect of Limestone, Manganese Ore, MOP, Clinker, Gypsum. Rock Phosphate, Sulphur and Sugar at 4 each in the calculation is seen to be more than the average no. of hooks per shift at 3 nos. prescribed in Annex-III of the Guidelines. The reason for considering more number of hooks to be clarified.			At HDC, the Dry Bulk Cargo is normally handled with 4 Nos. Ship's Cranes simultaneously, that is why 4 Nos. of Hooks in each shift has been considered.
2.1(iii)	On a comparison, it is seen that the equipment profile envisaged by KOPT for shore handling operations under both methods is not in consonance with the equipment profile stipulated in the Guidelines, as given below:			The deployment of equipment patterns has been considered as per the present system of working in vogue at HDC. The number of equipment and the pattern of deployment as specified in the guidelines cannot be always followed at HDC.
	Commo-dity / Commo-dity Group	Me-thod	As per Guide-lines	As per KOPT Proposal
				Handling with Ship cranes Handling with MHCs
	Coking Coal	04	06 Nos. – 10T Pay-loaders	04 Nos. – Pay-loaders
		05	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos. – 10T Pay-loaders	08 Nos. – Pay-loaders 16 Nos. – Trucks 10 Nos. – Pay-loaders
	Other coal (Except Thermal Coal)	04	06 Nos. – 10T Pay-loaders	08 Nos. – Pay-loaders
		05	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos. – 10T Pay-loaders	08 Nos. – Trucks 10 Nos. – Pay-loaders 02 No. – Poclains
	Met. coke	04	06 Nos. – 10T Pay-loaders	08 Nos. – Pay-loaders
		05	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos. – 10T Pay-loaders	08 Nos. – Trucks 12 Nos. – Pay-loaders

	Lime Stone	04	06 Nos. – 10T Pay loaders	06 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	25 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	28 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	
		04	06 Nos. – 10T Pay loaders	06 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	25 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders	28 Nos. – 12 Nos. – Pay loaders	
	Cement Clinker	04	06 Nos. – 10T Pay loaders	06 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	25 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders	28 Nos. – 12 Nos. – Pay loaders	
		04	03 Nos. – 10T Pay loaders	04 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	20 Nos. – 15T Trucks 5 Nos. – 10T Pay loaders	16 Nos. – 06 Nos. – Pay loaders 01 No. – Poclains	28 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	
	Manganese Ore	04	06 Nos. – 10T Pay loaders	06 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	25 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	28 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	
		04	06 Nos. – 10T Pay loaders	06 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	25 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	28 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	
	Gypsum	04	06 Nos. – 10T Pay loaders	06 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	25 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	28 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	
		04	06 Nos. – 10T Pay loaders	06 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	34 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 Nos. – Poclains	28 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	
	Iron Ore Fines	04	06 Nos. – 10T Pay loaders	06 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	34 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 Nos. – Poclains	28 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	
		04	03 Nos. – 10T Pay loaders	04 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	34 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 Nos. – Poclains	28 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	
	MOP	04	03 Nos. – 10T Pay loaders	04 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	34 Nos. – 15T Trucks 10 Nos. – 10T Pay loaders	24 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 Nos. – Poclains	28 Nos. – 10 Nos. – Pay loaders 02 No. – Poclains	

		05	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos. Pay 10T loaders	16 Nos. – Trucks 06 Nos. Pay loaders	28 Nos. – Trucks 12 Nos. Pay loaders	
	Rock Phosphate	04	03 Nos. – 10T Pay loaders	04 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos. Pay 10T loaders	16 Nos. – Trucks 06 Nos. Pay loaders	28 Nos. – Trucks 12 Nos. Pay loaders	
	Sulphur	04	03 Nos. – 10T Pay loaders	04 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos. Pay 10T loaders	16 Nos. – Trucks 06 Nos. Pay loaders	28 Nos. – Trucks 12 Nos. Pay loaders	
	Sugar	04	03 Nos. – 10T Pay loaders	04 Nos. – Pay loaders	08 Nos. – Pay loaders	
		05	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos. Pay 10T loaders	16 Nos. – Trucks 06 Nos. Pay loaders	28 Nos. – Trucks 12 Nos. Pay loaders	
	<p>In the backdrop of the observation made earlier that the rates for the shore handling operations have to be independent of equipment considered for stevedoring operations, the KOPT to review the equipment considered for shore handling operation in line with the equipment deployment prescribed in the shore handling guidelines, as brought out in the above table. In the event of any deviation from equipment norm, the same may be justified.</p>					
2.1(iv)	<p>Since the KOPT has expressed its inability to furnish documentary evidence in support of equipment hire charges, the KOPT to inform whether the hire charges considered by KOPT are reasonable, in the opinion of KOPT.</p>					<p>The equipment hire charges considered is reasonable in the opinion of KOPT.</p>
2.2(i)	<p>2.1 Break Bulk Cargo</p> <p>It is observed that, out of 4 methods of Shore handling operations stipulated in the guidelines for Break Bulk Cargo, the following methods are only proposed by HDC for shore handling.</p>					<p>Since at HDC only two methods are in force for handling Break Bulk Cargo, the Methods 3 & 4 only have been considered.</p>

	Method	Details of Handling Method	Cargo Group	
	3	Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa	Steel Cargo	
	4	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa	Bagged Cargo and Project Cargo	
	Method 1, 2 and 4 of the Break Bulk shore handling, in case of Steel cargo and Method 1, 2 and 3 for Bagged cargo as prescribed in Annex – X of the Guidelines have not been considered by KOPT. The reason for not considering these methods to be explained.			
2.2(ii)	<p>While arriving at the Shore Handling Charges for bagged cargo, KOPT has considered an amount of ₹.26820/- per shift towards labour charges as against the norm of 10% of the equipment cost stipulated in the guidelines. The proposed labour cost works out to 149% of the equipment hire cost. The Stevedoring and Shore Guidelines issued by Ministry of Shipping (MOS) do not consider separate deployment pattern of labour. It is a function of equipment hire charges. This is the guideline position formulated by MOS. The scheme of Stevedoring and Shore handling guidelines is to fix norm based tariff in order to improve the efficiency of Stevedoring and shore handling operations. Therefore, the question of considering actual deployment pattern of labour either at hook points or at stack yard does not arise. That being so, question of consideration of prevailing wage rates also does not arise. The KOPT to note that the Authority may not be in a position to consider this substantial deviation from the guideline position. Therefore, the KOPT to consider the labour cost as stipulated in the guidelines at 10% of the equipment hire cost.</p>			<p>Both at the time of sending KOPT's submission to TAMP (vide letter No. MTO/G/115-M/2219 dated 17.11.2016) TAMP in respect of the Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring & Shore handling operations authorized by Major Ports as well as submission of KOPT's tariff proposal in the matter, it was duly clarified to them that for handling bagged cargo, no separate deployment pattern of labour on shore has been considered in the guidelines and only 10% of the equipment cost has been considered as labour cost. However, the handling of bagged cargo at Jetty as well as at Stack Yard at HDC is labour intensive and no equipment is usually deployed during shore handling apart from deployment of trucks for transportation. Therefore, consideration of labour cost at 10% of equipment hire cost is not felt relevant and justified.</p> <p>As such the deployment of labour for handling bag cargo is to be considered separately. Accordingly, the Tariff for shore handling of bagged cargo has been proposed based on actual deployment pattern of labour at Hook points as well as Stack Yard. The wage rates for deployment of such labours have been considered on the basis of the monthly CTC payable as per the agreement signed between the union and RLC.</p> <p>Further, in the workshop held in Mumbai it was indicated that while determining the tariff, the prevailing working practice and local conditions in respective port has to be considered.</p> <p>In the calculation furnished vide Annexure-5 of the tariff proposal too it has been clarified that at Haldia labour is supplied through a private pool of workers commonly known as 'Cargo Pool' and as per existing system, the labour gets monthly wages along with statutory benefits which is quite high.</p> <p>Therefore, consideration of labour cost as 10 percent of equipment cost cannot be made applicable for bag cargo handling at HDC which may otherwise lead to very low tariff and such low tariff may not be workable at HDC. However, if TAMP still feels that</p>

		the tariff proposed by HDC are not practical and very high then suitable tariff may be fixed after considering various provisions of the guideline.																								
2.2(iii)	<p>On a comparison, it is seen that the equipment profile envisaged by KOPT for shore handling operation for the method envisaged is not in consonance with equipment profile stipulated in the Guidelines, as given below:</p> <table><tr><td>Break Bulk</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Commodity / Commodity Group</td><td>Method</td><td>As per Guidelines</td><td>As per KOPT Proposal</td></tr><tr><td>CR Steets, HR Plates, Steel Sheets etc.</td><td>03</td><td>02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers</td><td>02 Nos. – 30T Mobile Crane 12 Nos. – Tractor Trailers</td></tr><tr><td>Steel Coils, HR Coils WR Coils,</td><td>03</td><td>02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers</td><td>02 Nos. – 30T Mobile Crane 12 Nos. – Tractor Trailers</td></tr><tr><td>Steel Billets, Steel blooms, Steel Rails</td><td>03</td><td>02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers</td><td>02 Nos.–10T Fork Lift Truck 12 Nos. – Tractor Trailers</td></tr><tr><td>Bagged Cargo</td><td>04</td><td>9 Nos. – 10 T Trucks</td><td>6 Nos. Trucks</td></tr></table> <p>The KOPT to justify the deviation in respect of number of each of the equipment for each of the commodity with reference to the equipment prescribed for each of the cargo in the guidelines.</p>	Break Bulk				Commodity / Commodity Group	Method	As per Guidelines	As per KOPT Proposal	CR Steets, HR Plates, Steel Sheets etc.	03	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	02 Nos. – 30T Mobile Crane 12 Nos. – Tractor Trailers	Steel Coils, HR Coils WR Coils,	03	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	02 Nos. – 30T Mobile Crane 12 Nos. – Tractor Trailers	Steel Billets, Steel blooms, Steel Rails	03	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	02 Nos.–10T Fork Lift Truck 12 Nos. – Tractor Trailers	Bagged Cargo	04	9 Nos. – 10 T Trucks	6 Nos. Trucks	As already clarified, the equipment deployment patterns have been considered based on the prevailing working system at HDC.
Break Bulk																										
Commodity / Commodity Group	Method	As per Guidelines	As per KOPT Proposal																							
CR Steets, HR Plates, Steel Sheets etc.	03	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	02 Nos. – 30T Mobile Crane 12 Nos. – Tractor Trailers																							
Steel Coils, HR Coils WR Coils,	03	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	02 Nos. – 30T Mobile Crane 12 Nos. – Tractor Trailers																							
Steel Billets, Steel blooms, Steel Rails	03	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	02 Nos.–10T Fork Lift Truck 12 Nos. – Tractor Trailers																							
Bagged Cargo	04	9 Nos. – 10 T Trucks	6 Nos. Trucks																							
2.2(iv)	Since the KOPT has expressed its inability to furnish documentary evidence in support of equipment hire charges, the KOPT to inform whether the hire charges considered by KOPT are reasonable in the opinion of KOPT.	The equipment hire charges considered for calculation of the Shore Handling Tariff are reasonable in the opinion of KOPT.																								
3(i)	<p><u>Charges for supply and service of equipment</u></p> <p>The KOPT has stated that since the stevedoring (on-board operations) is undertaken by the port either by deployment of its own man power or through contractor and the charges are being realized directly from the customers based on the TAMP approved rates, the tariff for stevedoring operations is not required to be proposed (Item no. 1 of Annexure-1 of the KOPT letter no. MTO/G/115-M/2219 dated 17.11.2016). In this regard, KOPT to note that. Para no. 2 of the clause 6 “Migration to the new Stevedoring and Shore Handling Scheme” of the Stevedoring and Shore handling Policy for Major Ports, 2016 stipulates that all existing contracts to Stevedoring and Shore Handling operation would be</p>	<p>At HDC, the Stevedoring (on-board) is undertaken by the Port either by deployment of its own manpower or through its appointed contractors. For rendering such services, charges are realized directly from the customers based on TAMP’s approved rate. Therefore, the Tariff for Stevedoring Operation is not required to be proposed as decided in the workshop. This has also been clarified in the Clause 1.3 of the ANNEX-II of the Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Operation authorized by Major Ports, which reads as follows:-</p> <p><u>Quote:</u></p> <p>For Stevedoring and Shore Handling Operation, which are carried out by the concerned Major Port</p>																								

	<p>allowed exemption till the date of expiry of the contract or 31 July 2017 whichever is earlier. Stevedoring and Shore handling Policy for Major Ports, 2016 illustrated an example of Haldia Dock Complex, that HDC had introduced Stevedoring Licence for two years from April 2015 and valid till March 2017 through auction process. Therefore, the new Stevedoring and Shore Handling Scheme will be made applicable after expiry of the existing Scheme i.e. from April 2017 for Haldia Dock Complex. Keeping in view of the above policy guidelines, KOPT to examine prescription of upfront tariff for the Stevedoring operations as per the Stevedoring and Shore Handling Guidelines instead for proposing tariff for supply of equipment for on-board ship at berth for discharging dry bulk cargo as well as break bulk cargo.</p>	<p>Trust itself, Tariff Policy, 2015 as amended from time to time shall continue to apply.</p> <p><u>Un-Quote:</u></p> <p>However, on shore handling operation at HDC is carried by the licensed Handling Agents and the license had been given for this purpose for a period of two years w.e.f. 01.04.2015 (excluding Berth Nos. 2 & 8). Such licenses are applicable for handling Dry Bulk Cargo. However, considering the guidelines, Shore Handling Tariff has only been proposed in respect of Dry Bulk and Break Bulk Cargo both. Incidentally, as the Stevedoring and Shore Handling Regulation could not be introduced at KOPT as yet, the said licenses have been extended with the approval of the Board. However, at HDC, equipment support on-board the vessels for handling cargo using ship's cranes is provided by the Handling Agent appointed by the importers / exporters. The Tariff for such deployment of equipment has also been proposed as discussed in the workshop.</p>
3(ii)	<p>As per the definition of the Stevedoring prescribed in Stevedoring and Shore handling Policy for Major Ports, 2016, Stevedoring includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Ports. Accordingly, an approach has been prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines considering the equipment cost, Labour cost, operational and administrative overheads to arrive at stevedoring tariff to perform the entire Stevedoring operations as defined in the Stevedoring and Shore handling policy. In this regard, it is observed that, as against the Stevedoring tariff, HDC has proposed only a charge for supply & service of equipment in hatches on-board ship at berth for discharging both break bulk and dry bulk cargo. Further, it is noticed that labour cost has not been considered as per NIT Award prescribed in the guidelines, against which, the labour cost of 5% of the equipment cost for dry bulk cargo and 10% of equipment cost for break bulk cargo has been considered. The KOPT to, therefore, justify consideration of labour cost, particularly when the port has stated that the Stevedoring operation is being undertaken by the port with its own manpower or through contractors.</p>	<p>At HDC, the on-board operation has two parts. One is deployment of required manpower and another is deployment of required equipment. For deployment of manpower on-board, Port realizes the charges from the customers as per the prevailing SOR approved by TAMP. However, equipment are not deployed by Port and these are required to be deployed by Handling Agent appointed by the importers / exporters and the payment of such deployment is also directly made by importers / exporters to the Handling Agents. Such payments are required to be regulated and that is why, the Tariff has been proposed for on-board supply of equipment and for such deployment of equipment, labour cost has been considered as per the provision in the guidelines.</p> <p>Subsequently, the KOPT vide its e-mail dated 05 January 2018 has stated that during deployment of equipment inside the hatches for handling dry bulk & break bulk cargo on-board the vessels, labours are necessary for slinging/ unslinging of equipment and hence 5% / 10% labour cost has been considered. However, the equipment hire cost as indicated in the calculation sheets of the proposal already includes the operational overheads like expenditure for operators, spares, fuel, lubricants etc. and thus 20% operational overheads need not be considered additionally. Accordingly, the rate for deployment of equipment on-board inside the hatches for handling dry bulk as well as break bulk cargo may be determined.</p>
3(iii)	<p>On a comparison, it is seen that the equipment profile envisaged by KOPT to be used on board ship at berth for discharging dry bulk cargo and break bulk cargo is not as per the equipment profile as stipulated in Annex V and VI of the Guidelines as given below:</p>	<p>The vessels carrying Dry Bulk Cargo are calling at HDC with bottom cargo only. Thus, deployment of equipments is required almost from the very beginning and that is why more number of equipments are required on-board than the numbers prescribed in the Norms.</p>

	<table><tr><th>Commodity / Commodity Group</th><th>As per Guidelines (Equipment per shift)</th><th>As per HDC's Proposal (Equipment per vessel)</th></tr><tr><td>Dry Bulk</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Coking Coal</td><td>4 Nos - Excavators</td><td>20 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Other Coal (Except Thermal Coal)</td><td>4 Nos - Excavators</td><td>20 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Met. Coke</td><td>4 Nos - Excavators</td><td>20 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Lime Stone</td><td>3 Nos - 5T Dozers</td><td>18 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Manganese Ore</td><td>3 Nos - 5T Dozers</td><td>18 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Iron Ore Fines & Lumps</td><td>4 Nos - Excavators</td><td>18 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>MOP</td><td>3 Nos - 5T Dozers</td><td>18 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Clinker</td><td>3 Nos - 5T Dozers</td><td>20 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Gypsum</td><td>3 Nos - 5T Dozers</td><td>20 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Rock Phosphate</td><td>3 Nos - 5T Dozers</td><td>20 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Sulphur</td><td>3 Nos - 5T Dozers</td><td>20 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr><tr><td>Sugar</td><td>3 Nos - 5T Dozers</td><td>20 Nos -2.5 Cum Payloaders</td></tr></table> <p>As can be seen from the above table, the proposal of the port for equipment for the commodity group of dry bulk cargo is substantially more than the norms. The port has stated that the basis for number of equipment proposed is actual deployment. The normative approach cannot recognise the actual deployment. Consideration of actual equipment deployment may lead either to inefficiency and increase in cost of operation or insufficiency leading to poor performance and under utilisation of infrastructure.</p> <p>The KOPT, therefore, to adhere to the norms in the equipment for each type of cargo.</p>	Commodity / Commodity Group	As per Guidelines (Equipment per shift)	As per HDC's Proposal (Equipment per vessel)	Dry Bulk			Coking Coal	4 Nos - Excavators	20 Nos -2.5 Cum Payloaders	Other Coal (Except Thermal Coal)	4 Nos - Excavators	20 Nos -2.5 Cum Payloaders	Met. Coke	4 Nos - Excavators	20 Nos -2.5 Cum Payloaders	Lime Stone	3 Nos - 5T Dozers	18 Nos -2.5 Cum Payloaders	Manganese Ore	3 Nos - 5T Dozers	18 Nos -2.5 Cum Payloaders	Iron Ore Fines & Lumps	4 Nos - Excavators	18 Nos -2.5 Cum Payloaders	MOP	3 Nos - 5T Dozers	18 Nos -2.5 Cum Payloaders	Clinker	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders	Gypsum	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders	Rock Phosphate	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders	Sulphur	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders	Sugar	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders	
Commodity / Commodity Group	As per Guidelines (Equipment per shift)	As per HDC's Proposal (Equipment per vessel)																																										
Dry Bulk																																												
Coking Coal	4 Nos - Excavators	20 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Other Coal (Except Thermal Coal)	4 Nos - Excavators	20 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Met. Coke	4 Nos - Excavators	20 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Lime Stone	3 Nos - 5T Dozers	18 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Manganese Ore	3 Nos - 5T Dozers	18 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Iron Ore Fines & Lumps	4 Nos - Excavators	18 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
MOP	3 Nos - 5T Dozers	18 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Clinker	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Gypsum	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Rock Phosphate	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Sulphur	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
Sugar	3 Nos - 5T Dozers	20 Nos -2.5 Cum Payloaders																																										
3(iv)	<p>The guidelines prescribe the requirement of the equipment on a per shift basis, whereas, the KOPT has considered the requirement based on the parcel size. That being so, the equipment requirement assessed based on the parcel size of the vessel and the equipment prescribed in the guidelines on shift basis are seen to be at deviation. The deviation in respect of the Coking coal is given below as an example;</p> <p>Coking coal:</p> <table><tr><th>Particulars.</th><th>As per Guidelines</th><th>As per HDC proposal</th></tr><tr><td>Equipment</td><td>Excavator</td><td>Pay loader</td></tr><tr><td>No. of Hooks per shift</td><td>4</td><td>4</td></tr><tr><td>Equipment</td><td>1</td><td>Not Stated</td></tr></table>	Particulars.	As per Guidelines	As per HDC proposal	Equipment	Excavator	Pay loader	No. of Hooks per shift	4	4	Equipment	1	Not Stated	<p>One Payloader is normally required per Hook per shift when the bottom of the hatch is exposed. However, this deployment pattern is not uniform and one equipment may not work against one Hook throughout the shift. Further, it is also not essential that against each Hook, the Payloader will be required to be deployed. Therefore, the average deployment of total Payloaders per shift has been assessed for the vessels having parcel size 25,000 MT. This has been arrived at 20 per vessel on an average.</p>																														
Particulars.	As per Guidelines	As per HDC proposal																																										
Equipment	Excavator	Pay loader																																										
No. of Hooks per shift	4	4																																										
Equipment	1	Not Stated																																										

	<table border="1"> <tr> <td>requirement per hook</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Equipment requirement per Shift</td><td>4</td><td>Not Stated</td></tr> <tr> <td>Productivity norm/ shift</td><td>3600</td><td>2767</td></tr> <tr> <td>Average Parcel (As per HDC proposal)</td><td>25000</td><td>25000</td></tr> <tr> <td>No. of Shifts</td><td>7</td><td>9.0</td></tr> <tr> <td>Total Requirement of equipment- shift for a vessel</td><td>28</td><td>20 (As assessed by HDC)</td></tr> </table> <p>Therefore, the KOPT to re-examine the requirement of the equipment for each of cargo item.</p>	requirement per hook			Equipment requirement per Shift	4	Not Stated	Productivity norm/ shift	3600	2767	Average Parcel (As per HDC proposal)	25000	25000	No. of Shifts	7	9.0	Total Requirement of equipment- shift for a vessel	28	20 (As assessed by HDC)	
requirement per hook																				
Equipment requirement per Shift	4	Not Stated																		
Productivity norm/ shift	3600	2767																		
Average Parcel (As per HDC proposal)	25000	25000																		
No. of Shifts	7	9.0																		
Total Requirement of equipment- shift for a vessel	28	20 (As assessed by HDC)																		
3(v)	Since the KOPT has expressed its inability to furnish documentary evidence in support of equipment hire charges, the KOPT to inform whether the hire charges considered by KOPT are reasonable, in the opinion of KOPT.	The equipment hire charges considered is reasonable in the opinion of KOPT.																		
4	<p>Receiving / Delivery Charges:</p> <p>As brought out by HDC, Receiving and Delivery Operations are integral part of the Shore handling operations. Also, the Stevedoring and Shore handling Policy defines Shore handling activity to include the receiving and delivery of cargo from / to wagons / trucks. In view of this position, the tariff for receiving and delivery operations may be proposed as an internal part to the proposed SOR of Stevedoring and Shore Handling tariff, so as to have a comprehensive SOR for the entire stevedoring and shore handling operations at HDC.</p>	Since no Norms for Receiving / Delivery Charges is proposed in the guidelines, tariff for Receiving / Delivery Charges have been proposed separately based on the prevailing practice of operations. The proposal in respect of the Receiving / Delivery Charges has been sent to TAMP vide letter No. MTO/G/115M/Part-II/GMT-64 dated 14.02.2017. However, as suggested, the Tariff for Receiving / Delivery Charges may be included in the proposed SOR as a separate section.																		
5(i)	<p>Proposed Scale of Rates.</p> <p>As per clause 7.1 of the stevedoring and Shore handling Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in the tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy issues by the Ministry of Shipping vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated. 06.06.2016 for dry bulk cargo. A suitable clause to give effect to the clause 7.1 of the Stevedoring and Shore handling guidelines may be incorporated in the Draft proposed SOR.</p>	<p>As suggested, a suitable clause is to be included in the proposal, as given below:</p> <p>“From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as per the S.5.1 above. The same will be applicable for the entire licence period. However, the operator would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation prescribed at S.5.1 above, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in S.5.3 below as well as S.4.3.1 and S.4.3.2 of this Scale of Rates. For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo. The Operator can apply 100% indexation instead of 60% as prescribed at S.5.1 above, on written confirmation by the Major Port Trust to the Operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.</p>																		
5(ii)	Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should	In the workshop, the difficulty associated with granting of coastal concession by the Stevedoring and																		

	comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 passed by the Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff. The KOPT to, therefore, consider proposing separate concessional rate for coastal cargo as per the policy direction issued by the (then) MSRTH and as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS, or a general note (as prescribed in the adhoc Order) may continue to be prescribed.	Shore Handling Agency was discussed at length. In the cases, relating to tariff concession for Ports and BOT Operators, the foreign rates are increased to cross subsidize the coastal traffic. However, in case of guidelines for Stevedoring and Shore Handling, no such provision is there. Further, the selected agencies will not have any exclusive jurisdiction to operate unlike that of BOT Operators, which operate an exclusive berth. Accordingly, possibilities are always there that one agent may get to service foreign cargo while other may handle coastal cargo. The agent handling coastal cargo may not get any opportunity to cover the loss in handling the coastal cargo through handling of foreign cargo although they are required to maintain similar fleet of equipment and manpower. Accordingly, it is difficult to accommodate the coastal concession. TAMP may consider the above and allow fixation of Upfront Tariff in respect of coastal cargo without any rebate / concession.
5(iii)	The port may suitably adjust the proposed rate (i.e. for foreign cargo) to consider the impact of coastal concession as done in the upfront and reference tariff cases. Furnish detailed working of the rate (to be) proposed indicating the share of foreign and coastal cargo.	
6	Anchorage and Barge handling: The HDC has not proposed rates for Anchorage discharge and Barge handling. However, it has sought clarification whether there is a requirement for fixation of upfront tariff. In this regard, the HDC to note that the Kolkata Dock System (KDS) has proposed upfront tariff for this activity upon which we have sought some information / clarification from KDS vide our letter no. TAMP/80/2016-KOPT dated 6 July 2017. Therefore, the HDC to refer to the KDS proposal in this regard.	Monitoring of the operations of vessels at anchorages is not possible for HDC. That is why, no rate has been proposed for handling of vessels at Anchorage. Regarding Barges, it may be stated that the same will be primarily handled at the Floating Barge Terminal to be operated through the contractor appointed by KOPT for which the charges will be directly collected by port from the customers as per the SoR and contractors will be directly paid by the Port at the agreed rate. That is why, no separate Tariff for handling of Barges at HDC has been proposed.

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The Ministry of Shipping (MOS) in June 2016 has issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016, to fix normative tariff for carrying out of Stevedoring and Shore Handling operation, separately for mechanised and manual handling of dry bulk and break bulk cargo. Subsequently, the MOS in October 2016 has issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorised by Major Ports. Thereafter, a Workshop was conducted in the Office of this Authority in November 2016 with all the Major Port Trusts. In this backdrop, the Kolkata Port Trust (KOPT) has come up with a proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT. The proposal of the Port has the approval of its Board of Trustees.

- (ii). The KOPT had initially filed a complete proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations in December 2016. Subsequently, the KOPT, in February 2017 has filed a proposal for fixation of upfront tariff/ ceiling rates for receiving and delivery operations at HDC. The information/ clarification sought by us has been responded by the Port in November 2017. The said proposals of KOPT alongwith the information/ clarification collected during the proceedings of the case in reference are considered in the analysis.
- (iii). As stated earlier, this Authority has vide Order No. TAMP/79/2016- KOPT dated 8 February 2017 approved upfront stevedoring and shore handling operations on an adhoc basis as an interim arrangement at KDS of KOPT. In this regard, subsequent to the issue of the interim Order, the stevedore agencies viz., T.P. Roy Chowdhury & Company Pvt Ltd (TPRRCPL), Master Stevedores Association (MSA), Ripley & Co. Stevedoring & Handling Pvt Ltd (RCSHPL) and A.M. Enterprises have expressed their grievance stating that the interim Order will cause immense damage and inconvenience to trade, as their various submissions and concerns have not been addressed in the interim Order. In the current exercise for fixation of final upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations at HDC, based on the proposal filed by the KOPT, the major concerns of the stakeholders in the case in reference are dealt in this Order.
- (iv). (a). The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribe norms for twelve broad Commodity Group under each of dry bulk cargo and break bulk cargo. The Guidelines also give an indicative list of cargo falling under each of the Commodity Group under dry bulk cargo and break bulk cargo respectively.
- (b). As brought out earlier, the proposal of the port is for fixation of upfront tariff for only the shore handling operation at HDC. In respect of the dry bulk cargo, the KOPT has proposed upfront tariff for Shore handling operations in respect of 12 commodities viz., Coking coal, Other Coal (Except Thermal coal), Met. Coke, Lime Stone, Manganese Ore, Iron ore (Fines & Lumps), Murate of Potash, Rock Phosphate, Sulphur, Clinker, Gypsum and Sugar.
- (c). Similarly, in respect of the break bulk cargo, the KOPT has proposed upfront tariff for Shore handling operations in respect of 5 commodity groups viz., Bagged cargo each bag of 50 kgs (Fertilizers, food grains, cement and other commodities), CR sheets/ HR plates/ Steel sheets/ steel slabs, Steel Coils/ HR Coils/ WR Coils, Steel Billets/ Steel blooms, Steel rails, Pipes and Tubes, Project cargo, Machinery and Spares.
- (d). The cargo items considered by the KOPT under the dry bulk cargo category and break bulk cargo category is seen to be as per the broad list of cargo falling under each of the Commodity Group under dry bulk cargo and break bulk cargo respectively, as prescribed in the Stevedoring and Shore handling Guidelines.
- (v). **Productivity norms for Dry Bulk Cargo and Break bulk Cargo:**
- (a). The Stevedoring and Shore Handling Guidelines prescribe the productivity norms in respect of the various commodity groups under the dry bulk cargo and break bulk cargo. The proposed productivity norms for handling of dry bulk cargo and break bulk cargo as determined by the KOPT are different as compared to productivity norms prescribed in the Guidelines. Also, the KOPT has proposed one set of productivity norms for handling of dry bulk cargo and break bulk cargo by ship cranes and another set of productivity norms for handling of Dry Bulk Cargo by Harbour Mobile Cranes (HMCs).
- (b) (i). At HDC, Dry Bulk Cargo is reported to be handled by ship's cranes at some berths (primarily at Berth No.9) and by HMCs at others (Berth Nos. 2, 4B, 8 & 13). For handling of dry bulk cargo by ship's cranes, the Productivity norms have been proposed by the Port based on the Order no. TAMP/59/2016-KOPT dated 4 January 2017 passed by this Authority approving the Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC of KOPT, based on the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016, issued by the Ministry of Shipping (MOS). For handling of dry bulk cargo by HMCs, the Productivity norms have been proposed by the Port based on the contractual productivity of the MHC operated berths at 20000 MT per day for handling by 2 HMCs, irrespective of the type of Dry Bulk cargo handled.
- (ii). In respect of Dry Bulk Cargo handled by ship's cranes, it is relevant here to state that based on the proposal filed by the HDC of KOPT, Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC of KOPT were approved in January 2017. In this connection, it is also relevant to mention here that the performance norms for the various dry bulk cargo items were

derived by the port then by taking into account various parameters viz., Density of commodity, Size of Grab, Grab picking factor, Cycles/ Moves per hour, Quantity per grab lift, Productivity per hour per Crane, No. of working hours and No. of Ship Cranes per Vessel. Thus, the Ship-day productivity per vessel per Day had been arrived by KOPT for the various dry bulk cargo items. Though the said productivity arrived at by the KOPT was seen to be lower than the productivity stipulated in the Berthing Policy in the range of 20% - 30%, the KOPT had then pegged the performance norms at 75% of the derived norms, on the ground that the average ship day productivity of the dry bulk cargo vessels handled during the last three years was only 50% of the derived norms. Now, the productivity proposed by the KOPT for the various dry bulk cargo items is at the pre-pegged level. In other words, though the productivity proposed by the KOPT for the various dry bulk cargo items is lower than the productivity as prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines as well as the productivity as prescribed in the Berthing Policy, it is higher than the actual productivity achieved at HDC of KOPT for the past three years.

- (iii). With regard to proposing lower productivity norms for handling of dry bulk cargo, the KOPT has stated that at HDC, due to draft constraints, the ships come with bottom cargo only. Aggregation of cargo in ship's holds, cleaning and sweeping of cargo in hatches and deck are reported to be time consuming and affecting the productivity. Thus, the KOPT is of the view that the operational modalities and parameters set in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines may be applicable to other sea-ports and not to a low draft port like HDC.
- (iv). In view of the local constraints put forth by KOPT and since Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on the justification furnished by the port keeping in view of the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines, this Authority is inclined to prescribe productivity norms for the various cargo under the dry bulk cargo as proposed by KOPT in its proposal.
- (c). Further, it is also relevant here to mention that the KOPT has proposed separate productivity norms for handling of the dry bulk cargo by ship cranes and by HMCs, on the ground that productivity of MHC berths are higher than non-MHC berths. In this connection, it is to state that the cargo-wise productivity norms prescribed in the guidelines for dry bulk cargo and break bulk cargo is a common productivity norm for handling a cargo by ship crane or shore crane or HMCs or a combination of these. The guidelines do not prescribe equipment wise separate productivity norms. The Productivity norms prescribed in the guidelines are based on normative basis considering the optimal equipment handling. Moreover, the user agency particularly, in the shore handling activity, will get the same service whether the cargo in Stevedoring operation has been handled with HMC or Ship crane etc. However, the KOPT has brought to fore the practical issue that, the productivity being achieved by handling cargo with HMC cranes varies significantly handling cargo with ship cranes. Thus, adoption of a common norm for handling with HMC/ ship crane may curb the performance of the HMC, thereby leading to underutilization of the HMC, which is not desirable. Non stipulation of equipment wise separate productivity norms in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines should not act as a deterrent in tackling the issues put forth by the Port. In this connection, reference is drawn to the proposal received from Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations at its port, wherein the port had proposed separate productivity norms for handling of the dry bulk cargo and break bulk cargo by ship cranes and by HMCs. For the reasons as given in the Order no. TAMP/77/2016-CHPT dated 14 November 2017, this Authority vide its above referred Order has prescribed separate productivity for handling of cargo by ship cranes and by HMCs.

Since Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on the justification furnished by the port keeping in view of the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines, the approach of the port to have separate productivity norms for handling of the dry bulk cargo by ship cranes and by HMCs, is accepted.

- (d). With regard to the productivity relating to the deployment of HMCs, it may be recalled that while fixation of upfront tariff for the various PPP projects at KOPT involving deployment of HMCs, in view of the peculiarity of the situation anticipated at the proposed riverine facility such as the continuous adjustment of working of the MHC to cope up with the up and down movement of the vessel with the change in water level of the river and handling of mainly

bottom cargo vessels, handling rate of 10000 tonnes per day per MHC was considered which is about 20% lower than the handling rate of 12500 tonnes per day per 100 tonne MHC applied in the cases relating to fixation of tariff for the use of the HMCs at various Major Port Trusts. Taking into account the position that this Authority has already recognised the peculiarity of the situation at KOPT and considered a reduced ship day output of 10000 tonnes per day per MHC in the past, the same productivity level has been adopted by the KOPT in the case in reference.

Further, based on the provision contained in the shore handling contracts for Berth No. 2 & 8 of HDC, it is reported that an extra time of 6 hours after completion of ship's discharge is allowed for the purpose of clearance of cargo from wharf at Berth No. 2 & 8 of HDC. The KOPT has proposed to extend the said extra time where cargo is envisaged to be handled by HMCs at other berths. The KOPT has not brought out any justification warranting extension of the contractual provision allowing extra time to other berths. In view of the above position, the ship day output at 20000 tonnes per day for 2 MHCs has been translated to a productivity of 6667 tonnes per shift, for each of the dry bulk cargo items, as against the lower productivity of 5667 tonnes per shift proposed by the KOPT.

- (e). In respect of each of the cargo item listed under break bulk cargo also, the Productivity proposed by KOPT is lower than the norms prescribed in the Guidelines of Stevedoring & Handling Policy for the Major Ports, 2016. However, the productivity proposed by KOPT is seen to be higher than the actual productivity achieved at HDC of KOPT for the past three years in respect of all break bulk cargo items except for CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Sheets and Steel Billet, Steel Blooms, Steel Rails. In respect of these cargo items, the productivity proposed by KOPT is seen to be lower than that the average productivity achieved by the KOPT at HDC during the last three years. In this connection, it is not felt appropriate to ignore the average actual productivity achieved at HDC of KOPT during the past three years and take into account the lower productivity proposed by port. In view of this position and since Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on the justification furnished by the port keeping in view of the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines, this Authority is inclined to prescribe productivity norms for the break bulk cargo at the higher of the average actual productivity achieved at HDC during the past three years or the productivity as proposed by the KOPT in its proposal, whichever is higher.
- (f). A Comparative position of Productivity norms as per the Guidelines vis-à-vis average productivity at KOPT for the past 3 years as furnished by the Port, productivity norms proposed by KOPT in its proposal, and the productivity norms approved by this Authority is attached as **Annex – I**.

(vi). **Charges for Supply & Service of Equipment in Hatches on-board ship for discharging cargo by ship's cranes – Dry bulk and Break Bulk:**

- (a). As stipulated in Clause 3.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating Cost for the Stevedoring activity are grouped under the following major heads viz. Equipment hire cost, Labour cost, Operational overheads and Administrative Overheads.
- (b). At HDC, stevedoring (on-board operation) is undertaken by the Port either by deployment of its own man-power or through contractor. The charges for rendering on-board services by deployment of labour are being realized by the Port directly from the user agencies based on the rates as prescribed by this Authority in the Scale of Rates of KOPT. In other words, since the Stevedore is not involved in the supply of the labour for the stevedoring operation, the KOPT has rightfully excluded the said component in the rate to be collected by the Stevedores from the users. However, the port has included labour cost component at 5% and 10% of equipment hire charges for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively, while determining the charges for onboard equipment deployment, on the ground that labour is required for slinging/ unslinging of equipment. This aspect is discussed in the subsequent part of the analysis. Thus, the cost component proposed by the port comprises of the hire cost of the equipment support on-board the vessels, labour involved in slinging/ unslinging and the incidental administrative overheads, as discussed in the subsequent paragraphs.
- (c). Further, the upfront tariff has been proposed by the KOPT towards supply and service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo by Ship Cranes only, as the port has stated that the hire charges for the use of HMC for loading/ unloading of dry bulk cargo at any MHC Berths is inclusive of charges towards grabs and pay loaders on board the vessel.

- (d). The 4 no. of hooks per shift considered in respect of Limestone, Manganese Ore, MOP, Clinker, Gypsum, Rock Phosphate, Sulphur and Sugar is seen to be more than the average no. of 3 hooks per shift, as stipulated in the Guidelines. In this connection, the KOPT has stated that at HDC, since the Dry Bulk Cargo is normally handled with 4 Nos. Ship's Cranes simultaneously, it has reported to have considered 4 Nos. of Hooks in each shift.
- (e). Equipment Hire Charges:
- (i). Annex – VII to the Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes norms for estimation of equipment hire cost for stevedoring operations for dry bulk cargo and break bulk cargo. As per the said Annex, for ship to shore operations, the normative handling equipment are ship crane, or shore crane or HMC or combination of these handling equipment.
- (ii). The number of equipment proposed by the port in respect of handling each of the cargo item listed under the dry bulk cargo and break bulk cargo vis-à-vis equipment prescribed as per the Annex-VII of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is given below.

Commodity/ Commodity Group	As per Guidelines (per Shift)	As per KOPT Proposal (per Vessel)
Dry Bulk		
Coking Coal	4 Nos. Excavators	20 Nos. Pay Loaders
Other Coal (Except Thermal Coal)	4 Nos. Excavators	20 Nos. Pay Loaders
Met. Coke	4 Nos. Excavators	20 Nos. Pay Loaders
Limestone	3 Nos. 5T Dozers	18 Nos. Pay Loaders
Manganese Ore	3 Nos. 5T Dozers	18 Nos. Pay Loaders
Iron Ore Lumps & Fines	4 Nos. Excavators	20 Nos. Pay Loaders
Murate of Potash	3 Nos. 5T Dozers	20 Nos. Pay Loaders
Clinkers	3 Nos. 5T Dozers	18 Nos. Pay Loaders
Gypsum	3 Nos. 5T Dozers	18 Nos. Pay Loaders
Rock Phosphate	3 Nos. 5T Dozers	20 Nos. Pay Loaders
Sulphur	3 Nos. 5T Dozers	20 Nos. Pay Loaders
Sugar	3 Nos. 5T Dozers	20 Nos. Pay Loaders
Break Bulk		
Bagged Cargo	No Equipment	No Equipment
Project cargo	No Equipment	2 Nos. FLT
CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Sheet	2-3 Nos. 10T DFTs	3 Nos. Big FLT
Steel CR Coil, HR Coils, WR Coils	2-3 Nos. 10T DFTs	3 Nos. Big FLT
Steel Billet, Steel Blooms, Steel Rails.	2-3 Nos. 10T DFTs	3 Nos. Small FLT

- (iii). As seen from the above table, more member of pay loaders are envisaged to be deployed by KOPT to handle all types of dry bulk cargo. In this regard, the port has clarified that since the vessels carrying Dry Bulk Cargo call at HDC with bottom cargo only, deployment of equipment is required almost from the very beginning for collection of cargo from all corners inside the hold. Hence, the port has considered

deployment of more number of equipment on-board than the number of equipment as prescribed in the Guidelines. In view of this position, the per shift requirement of pay loaders and cargo handled by each of pay loader has not been determined by the port. Instead, the number of pay loaders has been assessed by the port on per vessel basis. The number of deployment of pay loaders inside ship's holds has been confirmed by the port, based on the past actual deployment of pay loader per vessel and taking into account the actual pay loader shifts for each of the dry bulk cargo.

As seen from the above table, incase of the break bulk cargo, forklifts are envisaged to be deployed to handle all types of break bulk cargo, as stipulated in the Guidelines. The variation is seen to be only with respect to the capacity of the forklifts. The port has reported to have considered the forklifts based on the actuals for the past three years for each of the break bulk cargo.

- (iv). In view of the submissions made by KOPT and since Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on the justification furnished by the port keeping in view of the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines, this Authority is inclined to consider the equipment profile as proposed by the port for the various cargo items under the dry bulk and break bulk category.
- (f). As per Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost. The KOPT has expressed its inability to furnish documentary evidence in support of equipment hire charges. It has reported to have gathered the hire charges of equipment informally from other sources. However, KOPT has confirmed the reasonableness of the equipment hire charges considered by it on the ground that it is comparable to the market rate and takes into account the operation and maintenance cost of equipment. Some of the Stevedore Associations viz., Master Stevedores Association (MSA), Ripley & Co. Stevedoring & Handling Private Limited (RCSHPL), A.M. Enterprises (AME) have opined that the hire charges for the equipment considered by KOPT is out of line/unrealistic. In this connection, the KOPT has stated that initially at the time of framing the proposal when the KOPT had requested the above referred Stevedore Associations to furnish documentary evidence in support of the hire cost of the equipment, it was not made available to KOPT. The above referred stevedore associations have not made available any documentary evidence even during proceeding of this case in support of equipment hire charges as proposed by them, as brought out in the earlier part of this order. Therefore, in view of the confirmation made by the KOPT about the reasonableness of the hire charges and that the hire charges reflecting the market position, the equipment hire charges as considered by KOPT are relied upon.
- (g). Labour Cost:
 - (i). As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in the Annex-VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour prescribed norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for the port shall be followed for calculation of Labour cost.
 - (ii). For the reasons as brought out earlier, since the Stevedore is not involved in the supply of the labour for the stevedoring operation, the KOPT has rightfully excluded the said component in the rate to be collected by the Stevedores from the users. Thus, the labour cost as per clause 3.5.7 of the guidelines has been not considered by KOPT.
 - (iii). Further, the KOPT has considered the labour cost component at 5% and 10% of equipment hire charges for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively, towards slinging/ unslinging, while determining the charges for onboard equipment deployment. Since the methodology adopted by KOPT for calculation of labour cost component as a percentage of hire charges of equipment is as per the methodology prescribed for calculation of labour charges for shore handling operations and keeping in view that the labour cost proposed by the port is incidental to the deployment of equipment being unavoidable, the labour cost component at 5% and 10% of equipment hire charges as considered by the KOPT for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively, is considered in the analysis.

- (h). The KOPT has initially considered general overheads at 20% of the operating cost while determining the charges for onboard equipment deployment. However, subsequently, the KOPT has clarified that the equipment hire cost already includes the operational overheads like expenditure for operators, spares, fuel, lubricants etc. and thus 20% operational overheads need not be considered additionally. Thus, the 20% operational overheads has been excluded in the workings, as requested by the Port.
- (i). The Administrative Overheads has been estimated by KOPT at 20% of the equipment hire cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Stevedoring and Shore handling guidelines.
- (j). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, a margin at 20% on the total operating cost has been considered by KOPT to arrive at the charges for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo.
- (k). Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 07 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets which are not eligible for Coastal Concession. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff.

The KOPT in its initial proposal had not proposed separate concessional rate for coastal cargo. In this regard, on being pointed out, the KOPT has expressed its difficulty to propose concessional coastal tariff on the ground that unlike ports or BOT operators which handles both foreign and coastal cargo, one agent would handle only foreign cargo and the other agent may handle only coastal cargo. In such a scenario, since the foreign cargo cross subsidises coastal cargo, the agent handling only coastal cargo may not get any opportunity to cover the loss in handling the coastal cargo by handling of foreign cargo, though both the agents are required to maintain similar fleet of equipment and manpower. Accordingly, the KOPT in its revised proposal, has not proposed coastal concessional rate for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo and shore handling charges as per the coastal concession policy of the Government.

In view of Clause 2.8. of the Stevedoring and shore handling guidelines and also recognizing that the Coastal concession policy issued by the Government stipulates grant of coastal concession on all charges prescribed for ship-shore transfer and transfer from quay to yard and since the activities involved under the stevedoring and shore handling operations also include these activities, this Authority is bound to comply with the coastal concession policy while approving upfront tariff for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo and shore handling operations. That being so, the ratio of foreign and coastal cargo at HDC have been taken out from the Administration Report of KOPT for the year 2016-17 at 86:14 in respect of dry bulk cargo and 93:7 for break bulk cargo. Thus, based on the said ratios, the impact of coastal concession has been captured in the proposed foreign rate for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo, to fall in line with the coastal concession policy of the MOS.

It is relevant to state that in view of submission made by Mormugao Port Trust (MOPT) while processing its proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling that coastal concession policy should not be applicable for this exercise and in view of similar request from few other Major Port Trusts, this Authority has requested the Ministry of Shipping (MOS) in January 2017 to examine whether the policy direction for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling operations. The response of MOS is awaited. If the response of the MOS to be received on the matter referred to the MOS is different from the approval accorded, a suitable amendment can be issued at that point of time.

- (l). The cost statements for the determination of the upfront tariff for charges for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by KOPT and as modified by us, based on the various parameters discussed above is attached at **Annex- II (a)** and **Annex II (b)** respectively.

(vii). **Rates for Shore Handling Operations:**

- (a). As stipulated in the Clause 4.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz. Equipment hire cost, Labour cost, Operational overheads and Administration Overheads.
- (b). Equipment Hire cost:
- (i). Clauses 4.4.1 and 4.4.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines list down five different handling methods for the shore handling operations of dry bulk cargo and four methods for handling break bulk cargo. Out of the five handling methods prescribed in the Guidelines for dry bulk cargo, the KOPT has considered two methods of handling (i.e. Method 4 and Method 5). As per method 4, the bulk cargo is unloaded onto wharf and loaded trucks and goes to consignee premises. As per method 5, cargo is unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard. KOPT has confirmed that for handling dry bulk, only method 4 and 5 are prevalent in the port. Similarly, for break bulk, method 3 for steel cargo where cargo is unloaded onto trucks and transported to storage yard and method 4 for bagged and project cargo where cargo is unloaded onto wharf and loaded wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard are prevalent in the port for shore handling operations. The methods of handling of dry bulk cargo and break bulk cargo for shore handling operations as envisaged by KOPT are relied upon.
 - (ii). Clause 4.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the hire cost of Equipment to be taken on hire shall be estimated as per norms prescribed in Annex – IX of the Guidelines proposed to be deployed for the shore handling operations.
 - (iii). A comparative position of the equipment proposed to be deployed by KOPT for shore handling operations vis-à-vis the norm prescribed in the Stevedoring and Shore handling Guidelines for the method adopted by KOPT is attached as **Annex - III**.
 - (iv). The Stevedore Associations viz., Master Stevedores Association (MSA), Ripley & Co. Stevedoring & Handling Private Limited (RCSHPL), A.M. Enterprises (AME) have opined about the inadequacy of the number of equipment considered by KOPT for the shore handling operations. The Stevedore Associations have given the list of equipment for the shore handling operations of various cargo items and have requested to consider the same to arrive at the upfront tariff for the shore handling operations.
 - (v). With regard to the variation in the equipment profile, as brought out in the above referred Annex as well as to the submissions made by the Stevedore Associations as brought out in the preceding paragraph, the KOPT has stated that the deployment of various types of equipment envisaged by it in the proposal for the shore handling operations is based on the actual deployment pattern observed during the course of operation and taking into account the present system of working in vogue at HDC. As such, the port has expressed its inability to accept the views expressed by the Handling Agents with regard to the equipment deployment as proposed by the Stevedore Associations.
 - (vi). Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows TAMP to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by port keeping in view of port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and based on the justification furnished by KOPT, this Authority is inclined to consider the equipment profile as proposed by the port for the various cargo items under the dry bulk and break bulk category.
 - (vii). Further, with regard to the shore handling operation in respect of Steel billets, Steel blooms and Steel Rails, the KOPT has considered deployment of 12 trailers. While furnishing the comments on the proposal, MSA has, interalia, indicated the deployment of 9 trailers to handle the said cargo. The KOPT in its feedback comments has stated that though the trailers have been proposed by it based on the actual deployment observed during the course of operations, but since the Stevedore association has indicated reduced deployment of trailers to achieve the productivity, the port has requested to consider the number of trailers as proposed by MSA, so as to reduce the cost of operations. Thus, based on the suggestion of the KOPT, the shore handling rates in respect of Steel billets, Steel blooms and Steel Rails has been derived based on the deployment of 9 trailers.

- (viii). As per Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment are to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost. As brought out earlier, though the KOPT has expressed its inability to furnish documentary evidence in support of equipment hire charges, it has confirmed that the equipment hire charges considered are reasonable in its opinion. Therefore, the equipment hire charges considered by KOPT is relied upon. The Stevedore Associations viz., MSA, RCSHPL, AME have opined that the hire charges for the equipment considered by KOPT are very low and have requested to consider the hire charges for the various equipment as indicated by them. Since the above referred stevedore associations have not made available any documentary evidence in support of equipment hire charges proposed by them as required by KOPT and in view of the confirmation made by the KOPT about the reasonableness of the hire charges and that the hire charges reflecting the market position, as brought out earlier, the equipment hire charges as considered by KOPT are relied upon.

(c). Labour cost:

- (i). Clause 4.5.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the labour cost for shore handling operations should be estimated at 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively. Accordingly, the KOPT has estimated the labour cost for all the dry bulk cargo and break bulk cargo, except for the bagged cargo.
- (ii). In respect to bagged cargo, as brought out earlier, KOPT has considered only method 4 for the shore handling operation of Bagged cargo i.e. bagged cargo is unloaded onto the wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within port premises and vice versa. The KOPT has stated that handling of bagged cargo at Jetty as well as at Stack Yard at HDC is labour intensive and that no equipment is usually deployed during shore handling operations apart from deployment of trucks for transportation. Further, the KOPT has stated that as per existing system, labour gets monthly wages along with statutory benefits which is quite high. Thus, the KOPT has stated that consideration of labour cost at 10% of equipment hire cost as prescribed in the Guidelines would not be sufficient and therefore has requested to consider deployment of labour for handling of bagged cargo separately. However, at the same breath, the KOPT has also stated that if the tariff proposed by it is not practical and found very high, it may be fixed based on the provisions of the guideline.
- (iii). In this regard, it is to state that as per Annex – X of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, which stipulates the norms for deployment of equipment for each method of the shore handling operation for various types of break bulk cargo, no equipment has been envisaged for handling of bagged cargo except for trucks for transportation. Thus, by strictly following the norms prescribed in the Guidelines, only 10% of the hire cost of trucks will have to be calculated as labour cost, which may be, as rightly pointed out by KOPT, insufficient, considering that labour would be deployed for loading/ unloading at wharf and at the stack yard. The intention of Stevedoring and Shore handling guidelines is to fix norm based tariff in order to improve the efficiency of Stevedoring and shore handling operations. At the same time, non-consideration of labour costs as proposed by the port, though significantly higher when compared to the labour cost derived based on the provisions of the Guidelines, would not reflect the ground reality. Incidentally, in the proposal filed by the KOPT, for fixation of upfront tariff for the Stevedoring and Shore Handling Operations at Kolkata Dock System (KDS), the KOPT on the ground that the labour cost under the shore handling operation is a function of equipment hire cost and in the absence of any equipment envisaged for bagged cargo, has considered separate labour cost for the labour involved in transferring the bagged cargo from hook point to stacking point in licensed shed based on the prevailing rates. This Authority in its Order no. TAMP/80/2016-KOPT dated 19 January 2017 which is being passed simultaneously while disposing the proposal filed by KOPT, has relied upon judgment of the port and has considered the labour cost for bagged cargo as proposed by the port. Hence, in view of the above position and considering that Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by port keeping in view of port specific conditions, this Authority is inclined to consider the labour cost as proposed by KOPT for bagged cargo.

- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore handling guidelines.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by KOPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (f). As brought out earlier, the KOPT in its revised proposal has not proposed separate concessional rate for coastal cargo in respect of shore handling charges at 60% of the tariff for foreign cargo, as per coastal concession policy issued by the Ministry. For the reasons given earlier, the impact of coastal concession has been captured in the proposed foreign rate for shore handling charges based on the ratio at 86:14 to fall in line with the coastal concession policy of the MOS. If the response of the MOS to be received on the matter referred to the MOS is different from the approval accorded, a suitable amendment may be issued at that point of time.
- (g). The cost statements for the determination of the upfront tariff for Shore handling operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by KOPT and as modified by us, based on the various parameters as discussed above is attached at **Annex - IV (a) to IV (e)**.
- (viii). Based on the above analysis and taking into consideration the submission made by the KOPT and recognizing that the proposal is filed by KOPT with the approval of its Board of Trustees, the charges for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo and Shore Handling charges for Dry bulk and Break Bulk cargo are approved as modified by us, based on various parameters discussed above.

(ix). **Performance Standards proposed by KOPT for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of Ceiling Tariff:**

- (a). Clause 2.10. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that tariff caps will be indexed to inflation only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January and 31 December of the relevant year. Thus, the rates approved in respect of the Stevedoring and Shore Handling Operations at HDC for all the dry bulk cargo items, would automatically be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in the WPI. The said indexation is automatic and is not linked to achievement of any performance standards considered for upfront tariff fixation for Stevedoring and Shore Handling Operations.
- (b). For the dry bulk cargo, Clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation, on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by Ministry of Shipping (MOS) vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016.

In this connection, the port has proposed a note to the effect of indexing the tariff by 100% of the WPI by the licensed agent from the second year of operation on achievement of performance standards for each of the commodities as indicated in the Scale of Rates.

In this regard, it is relevant to mention here that this Authority vide its Order no. TAMP/59/2016-KOPT dated 4 January 2017 has approved the Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of handling Dry Bulk Cargo at HDC, based on the stipulations contained in the Berthing Policy, 2016. Based on the proposal of KOPT then, Performance norm based Incentive/ Penalty was prescribed for various dry bulk commodities viz. Coal, Met Coke, Limestone, Manganese Ore, Iron Ore, Fertilizer, Cement clinker and Gypsum. Further, for the reasons recorded in the above referred Order, the said Performance norm based Incentive/ Penalty was prescribed with a validity period of one year i.e. from 01 October 2016 to 30 September 2017. There has been no proposal from the port for prescription of Performance norm based Incentive/ Penalty for the period beginning from 1 October 2017. It is therefore, not found possible to link 100% indexation to the performance norms notified in the Order dated 4 January 2017.

Thus, in this backdrop, and taking into account the stipulation contained in Clause 7.1 of the Stevedoring and shore handling Guidelines, the note proposed by the KOPT is modified to state that the operator would be entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation, on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy.

The KOPT is advised to file a separate proposal for revision of performance standards for dry bulk cargo under the Berthing Policy issued by the MOS within a period of three months from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

(x). **Performance Standards proposed by KOPT for Break Bulk cargo.**

For Break bulk cargo, the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulate that the productivity norms considered for arriving at the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations will be applicable. Accordingly, KOPT has proposed the performance standards at par with the productivity norms considered for arriving the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. However, as discussed earlier, the productivity norms considered by port have been modified. Thus, the following performance standards for break bulk cargo are prescribed:

Sl.No.	Commodity	Productivity norms Per Shift (in Metric Tonnes)
1	Bagged Cargo	450
2	Project cargo	300
3	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Sheet	805
2	Steel CR Coil, HR Coils, WR Coils	1500
4	Steel Billet, Steel Blooms, Steel Rails.	903

- (xi). The KOPT has proposed separate tariff for receiving/ delivering of the dry bulk cargo/ break bulk cargo by road/ rail from/ at the storage areas inside port premises. In this connection, the KOPT is seen to have considered the equipment hire cost, labour cost and 20% each of the operational and administration overheads and with a profit margin of 20% of the total cost. The KOPT has reported to have considered the actual deployment of equipment and/ or labour for such operations at HDC. The Stevedoring and Shore handling guidelines do not prescribe any guidelines or norms for receiving/ delivering of cargo at the storage yard. However, considering that the definition of the shore handling includes the delivery/ receipt of cargo for wagon/ trucks and also since the receiving and delivering goods is also covered under Section 42 (1) (d) of the MPT Act., 1963 and the calculation made arriving upfront tariff with loading and unloading of dry bulk cargo to/ from wagons are in line with the guiding principles of Stevedoring and Shore Handling guidelines, this Authority is inclined to approve the tariffs for the receiving/ delivering of the dry bulk cargo/ break bulk cargo by road/ rail from/ at the storage areas inside port premises as proposed by KOPT relying on the calculation made by KOPT in this regard.

While furnishing its comments on the proposal of KOPT, one of the stevedore agents viz., A.M enterprises (AME) has stated that the labour cost @ 5% of the equipment cost, considered by the KOPT to determine the tariff for 'delivery/ receiving of dry bulk cargo by road from/ at storage spaces inside dock area at HDC' as well as for 'receiving of dry bulk cargo through manual unloading from railway wagons for storage at areas inside dock area at HDC' is abnormally low. The AME has stated that there is a fixed pool of labourers forming part of recognized Unions and on the payrolls of the Company and being paid all statutory benefits and entitlements viz., PF, ESI bonus, Overtime, Gratuity etc. In this connection, the AME has made available a copy of the Memorandum of Settlement dated 08 September 2015, arrived at between the Management of AME, the representative of their workmen and the Assistant Labour Commissioner cum Conciliation Officer at Kolkata, valid for a period of 3 years from 01 July 2015 to 30 June 2018. The AME has also made available calculations and has stated that the labour cost should be considered at ` 45/- per MT for 'delivery/ receiving of dry bulk cargo by road from/ at storage spaces inside dock area at HDC' and at ` 46/- per MT for 'receiving of dry bulk cargo through manual unloading from railway wagons for storage at areas inside dock area at HDC'. Based on the above referred Memorandum and the calculations made available by AME, the KOPT has requested this Authority to appropriately consider the claim made by the AME.

Considering the request made by KOPT and taking into account that the claim made by AME is supported by documentary evidence, this Authority is inclined to consider the labour cost for 'delivery/ receiving of dry bulk cargo by road from/ at storage spaces inside dock area at HDC' as well as for 'receiving of dry bulk cargo through manual unloading from railway wagons for storage at areas inside dock area at HDC' at the rates proposed by AME.

Incidentally, as brought out earlier, while determining the tariff for the shore handling operation of Bagged cargo i.e. where bagged cargo is unloaded onto the wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within port premises and vice versa, the KOPT has considered labour cost based on the prevailing agreement.

The workings to determine the receiving/ delivering charges for the dry bulk cargo/ break bulk cargo handled by road/ rail from/ at the storage areas inside port premises, as furnished by the Port and as modified by us is attached as **Annex – V (a) to V (h)**.

Further, on the ground that the delivery and receiving of cargo depends on various factors attributable to the importer/ exporter, viz., arrangements involving documentation, payment of port charges, supply of transport etc. and since other factors like queuing of transport vehicles at the port operated weighbridges and congestion on roads etc. also influence the pace of delivery and receiving operations, the port has expressed its inability to fix any separate performance norms for delivery and receiving operations.

The notes governing levy of charges for the delivery and receiving operation as proposed by the Port, are approved.

- (xii). While approving the ad-hoc upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations across all major port trusts including HDC at KOPT, definitions for some common terms viz., Coastal vessel, Foreign-going vessel, Stevedoring, Stevedore, Shore Handling, Shore Handling Agent have been approved and prescribed. The same may continue to be prescribed in the upfront tariff schedule approved for the stevedoring and shore handling operations at HDC of KOPT.
- (xiii). While approving the ad-hoc upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations across all major port trusts including the HDC of KOPT, the general terms and conditions relating to System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of VRC and Cargo related charges (CRC) at concessional Coastal rate, non-applicability of tariff for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013, uniform applicability of tariff to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms, authorized agent to charge only for services provided by him and no permission for notional booking of labour and other similar notional charges, in the event of handling of any new cargo, then the port to categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo, Port to continue to levy charges for services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act, as per TAMP notified SOR, automatic annual indexation of Tariff caps to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January and 31st December of the relevant year, all the operators to furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output, any other information within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port, TAMP to publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts, performance norms prescribed for various commodities to be the minimum that should be achieved by the operator and that the performance norms to be incorporated in the bid documents, quarterly monitoring of actual performance achieved by the operator by both the Port and the TAMP and port to initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port in the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, any user to prefer a representation to TAMP in the event a user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, in calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 to be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above to be treated as one unit, Users to not pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator, coastal policy direction issued by the MOS, if any question arises requiring clarification or interpretation of the Scale of Rates and Statement of conditions of the operator, the matter to be referred to TAMP and decision of TAMP to be binding on the operator, has been prescribed by this Authority. The same is continue to be prescribed in the upfront tariff schedule approved for the stevedoring and shore handling operations at KDS of KOPT, as has been done while notifying the upfront tariff schedule for the stevedoring and shore handling operations at other major port trusts.
- (xiv). While approving the ad-hoc upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations across all major port trusts including HDC at KOPT, definitions for some common terms viz., Coastal vessel, Foreign-going vessel, Stevedoring, Stevedore, Shore Handling, Shore Handling Agent have been approved. The same is continue to be prescribed in the upfront tariff schedule approved for the charges for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo and shore handling operations at HDC of KOPT.
- (xv). As per Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. The KOPT has filed the proposal in the fog end of the year 2016. Therefore, it may be appropriate to fix the base year for WPI escalation as 01 January 2017. Accordingly, a suitable note is prescribed in the upfront tariff schedule of HDC at KOPT.

- (xvi). For the reasons brought out earlier, the note proposed by the port to the effect that the licenced agent would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from the second year of operation on achievement of performance standards for each of the commodities notified along with the normative tariff, is replaced with the note that 'Incase of dry bulk cargo, the licensed agent would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo. For break bulk cargo, the licensed agent would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from the second year of operation on achievement of performance standards for each of the commodities notified alongwith the normative tariff.
- (xvii). In line with the stipulation contained in Clause 3.5.4 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, a note to the effect that Wharfage, storage charges and other cargo related charges shall continue to be levied by the KOPT as per its prevailing scale of rates, is prescribed in the approved upfront tariff schedule.
- (xviii). A note is also prescribed in the upfront tariff schedule approved that all taxes and duties, as may be applicable from time to time, including GST shall be paid extra.
- (xix). The KOPT has proposed a note to the effect that On board equipment services will include supply and service of suitable payloaders/ equipment on board for transfer/ aggregation of cargo at hatch square on the ship by transferring from other areas inside the hatch, including slinging and un-slinging of pay loader/ equipment for lifting up of lifting down on/ from the ship. Since the proposed note gives clarity and may avoid ambiguity, the same is approved.
- (xx). Under the Section prescribing charges for the Shore handling operations of dry bulk cargo and break bulk cargo, the KOPT has proposed notes to the effect that for transfer/ delivery of cargo from Jetty direct to consignee's premises, the rate does not include supply of transport (for delivery) by the Handling Agent and that it shall be arranged by the concerned importer/ exporter/ receiver of cargo at their own cost; in case of Bagged cargo (unit bag weight upto 50kg), the shore handling charge includes supply of trucks by the Handling Agent for transportation of cargo between the jetty and the storage yard including loading & unloading on and from truck in such operation; In respect of charges prescribed for dry bulk and break bulk cargo discharged by Ship's Crane/ MHCs and transferred and stored in storage area inside port premises, includes charges for heaping/ high heaping of cargo at the storage yards; Incase of break bulk cargo viz., Steel Coils, HR Coils, WR Coils, Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes, All Bag cargo and Project Cargo, the shore handling charges include supply of trailers by the Handling Agents for transportation of the cargo between the jetty and the storage area including loading and unloading on and from trailers thereat. Since the proposed notes give clarity and would avoid ambiguity, they are approved.
- (xxi). The KOPT in its initial proposal had proposed norms for clearance of cargo from jetty and penalty for non-achievement of norms to the effect that the shore handling agent will be allowed 6 hours' time in case of dry bulk cargo and 2 hours' time in case of break bulk cargo from the time of completion of vessel's discharge/loading to clear the cargo from the jetty either by way of removal to the stack yard or by way of direct delivery from the jetty. Further, it was also stated that if the agent fails to achieve the above said norms, then for every additional hour or part thereof taken by the Handling Agent to clear the cargo he will pay penalty @ two times the berth hire charges after expiry of initial 6 hours/ 2 hours' time as the case may be. Subsequently, the port has proposed to withdraw the said provisions. In view of this position, the said provisions are not incorporated in the approved upfront tariff schedule.
- (xxii). The KOPT has also proposed note to the effect that if the Shore Handling Agent fails to clear the cargo from the jetty within 6 hours / 2 hours as the case may be for 3 consecutive vessels, then Chairman may at any time suspend the license for such period as he may deem fit or cancel the license or refuse to renew the license. This note appears to flow from the preceding note. Since the preceding note itself has been withdrawn by KOPT, the subsequent note has become infructuous.
- (xxiii). The KOPT has also proposed that in case of MHC Berth, the time of the last MHC cycle/unloading of last pay loader from the vessel, as the case may be, as certified by HDC will be considered as the completion time in case of unloading of cargo. Since the proposed note is to govern the norms for clearance of cargo from jetty and penalty for non-achievement of the same, under Section 4.3 and since the said Section is withdrawn by the KOPT, prescription of the rate has become infructuous. Hence, the said provision is not prescribed.
- (xxiv). The KOPT in its proposal has stated that considering that the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016, does not prescribe any bidding process for issuance of license for stevedores and shore handling agents, the Clause 2.4 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, which requires that the upfront tariff and performance standards notified by TAMP to be mentioned in the bid document and subsequently in the agreement in respect of the operator, is not at par with the

Stevedoring and Shore Handling Policy. In this regard, it is to state that the Stevedoring and Shore handling Guidelines have been issued as a policy direction by the Ministry of Shipping (MOS) under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. As such, this Authority as well as all the Major Port Trusts including KOPT are bound by the stipulations contained in the said Guidelines. Therefore, as stipulated in the Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by TAMP is to be mentioned in the bid document, if there is a bidding process, and subsequently in the agreement in respect of the operator.

- (xxv). Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and/ or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. Thus, the KOPT has sought clarification whether all stevedoring and shore handling agents who will be issued licences will have to individually approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the same ceiling rates of the stevedoring and/ or the shore handling operations for undertaking the said activities.

In this regard, reference is drawn to Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, which stipulates that once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms. It is also relevant to mention here that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and Ministry of Shipping (MOS) vide letter No TAMP/47/2000-MBPT dated 6 May 2002. However, in case of private (terminal) operators who provide comprehensive services at a berth or a terminal within a major port under a BOT/ BOOT arrangement, regulation of tariff will continue to be based on their proposal with reference to their operating cost and investments. In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the port is advised to apply the ceiling rates to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses. It is noteworthy that such an advice was given to the port while granting adhoc approval to the stevedoring and shore handling charges vide Order dated 8 February 2017.

- (xxvi). The KOPT has stated that the Guidelines will be applicable for authorisation to undertake stevedoring and shore handling activity under section 42(3) of MPT Act. Since Section 42(3) of the MPT Act states that the Board may, with the previous sanction of the Central Government, authorise any person to perform any of the services mentioned in sub section (1) of such terms and condition as may be agreed upon, the KOPT has sought clarification whether before issuance of such licence under the Regulation to any Stevedoring and Shore Handling Agents, previous sanction of the Central Government is a pre-requisite for above authorisation as required under section 42(3). Since the sanctioning authority is Central Government, the KOPT may have to take up the matter with the Central Government only.
- (xxvii). This Authority while approving upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations at HDC of KOPT on adhoc basis vide Order No. TAMP/79/2016-KOPT dated 08 February 2017 has stated that the final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. Accordingly, the final rates (to be) approved will come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette as per the general approach followed by this Authority. As stated in the interim Order dated 08 February 2017, the interim rates adopted in an adhoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates as held by this Authority in the interim Order dated 08 February 2017.
- (xxviii). The KOPT has not proposed rates for Anchorage discharge on the ground that monitoring of the operations of vessels at anchorages is not possible. The KOPT has also not proposed rates for Barge handling citing that it will be primarily handled at the Floating Barge Terminal to be operated through the contractor appointed by KOPT for which the charges will be directly collected by port from the customers as per its Scale of Rates and the contractors will be directly paid by the KOPT at the agreed rate. However, the port has sought clarification whether there is a requirement for fixation of upfront tariff for anchorage discharge and barge handling.

In this regard, it is to state that considering that the definition of stevedoring activity includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port and considering that

definition of shore handling includes the arranging and receiving the cargo to/ from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks, and since receiving and delivering goods is covered under Section 42 (1) (d) of the Major Port Trusts Act, 1963, and considering that Section 48 mandates the Authority to frame SOR for the services performed by a Board or any other person authorized under Section 42 at or in relation to the port or port approaches, there does not appear to be any doubt that the activity of stevedoring on-board ship at Anchorage points and the shore handling operation including loading/ unloading of cargo to/ from Barge at Wharf/ Berth, would be governed by the Stevedoring and Shore Handling Policy.

Incidentally, based on the same analogy, upfront tariff has been approved for anchorage discharge (involving on-board operations) and barge handling (involving barge unloading and shore handling) as proposed by the Kolkata Dock System of KOPT.

Hence, the HDC of KOPT is also advised to come up with a proposal for fixation of upfront tariff for the anchorage discharge and barge handling at HDC, within 3 months from the notification of the Order passed in the Gazette of India.

- (xxix). If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the KOPT is permitted to approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.

14.1. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, the Upfront tariff schedule prescribing charges for the supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards, for the HDC of KOPT attached as **Annex – VI** is approved.

14.2. The ceiling rates approved may be applied to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded would automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14.3. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is to be read with Clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. If the Operator does not achieve the prescribed performance standards as per Annex-VI in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

14.4. As stipulated in Clause 8.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator shall furnish to the KOPT and this Authority, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

14.5. As stipulated in Clause 8.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, this Authority shall consider a request from any operator or KOPT about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

14.6. (a). As stipulated in Clause 9.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum should be achieved by the Operator. These performance norms shall be incorporated in the licenses.

- (b). As stipulated in Clause 9.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the KOPT and this Authority on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the KOPT will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

14.7. As stipulated in Clause 10 of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement of the Performance Standards by the operator as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the KOPT. The KOPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

ANNEX- I

Comparative Statement of Productivity norms as per the Guidelines vis-à-vis average productivity at HDC of KOPT for the past 3 years as furnished by the Port, productivity norms proposed by KOPT in its proposal and Productivity norms as considered by TAMP.

Sl. No.	Commodity	As per Guidelines				Average Productivity Achieved during last 3 years Using Ship's crane (in M.T./ Shift)	Productivity proposed by KOPT		Productivity as considered by TAMP	
		Group No. as per Guidelines (Annex-I / II)	Norms per hook per shift (in M.T.)	No. of Hooks per shift	Norms per shift (in M.T.)		Using Ship's crane	Using 2 nos. of HMCs	Using Ship's crane	Using 2 nos. of HMCs
							Productivity per shift (in M.T.)	Productivity per shift (in M.T.)	Productivity per shift (in M.T.)	Productivity per shift (in M.T.)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)= 4 x 5	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
I	Dry bulk cargo									
1	Coking Coal	5	900	4	3600	1853	2767	5556	2767	6667
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	5	900	4	3600	1718	2767	5556	2767	6667
3	Met. Coke	5	900	4	3600	1221	2600	5556	2600	6667
4	Limestone	10	1080	3	3240	1931	4567	5556	4567	6667
5	Manganese Ore	9	870	3	2610	1738	3267	5556	3267	6667
6	Iron Ore Lumps & Fines	6	1460	4	5840	2000	4333	5556	4333	6667
7	Murate of Potash	1	900	3	2700	1151	2667	5556	2667	6667
8	Clinkers	10	1080	3	3240	1811	4867	5556	4867	6667
9	Gypsum	9	870	3	2610	897	4867	5556	4867	6667
10	Rock Phosphate	2	810	3	2430	899	2667	5556	2667	6667
11	Sulphur	2	810	3	2430	1062	2667	5556	2667	6667
12	Sugar	3	660	3	1980	1157	2667	5556	2667	6667
II	Break bulk cargo									
1	Bagged Cargo	2	300	2.5	750	312	450		450	
2	Project cargo	10	Not given	-	-	120	300		300	
3	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Sheet	4	560	2.5	1400	805	768		805	
4	Steel CR Coil, HR Coils, WR Coils	3	1360	2.5	3400	1060	1500		1500	
5	Steel Billet, Steel Blooms, Steel Rails.	4	560	2.5	1400	903	585		903	

ANNEX- II A

**ASSESSMENT OF CHARGES FOR ON BOARD DEPLOYMENT OF PAYLOADER TO HANDLE DRY BULK CARGO DISCHARGED BY SHIP'S CRANES
AS PER KOPT ESTIMATES**

Sl. No.	Commodity	Ship-day Productivity As per Berthing Policy (In MT)	Assessed Average productivity per Shift as per Berthing Policy	No. of Hook per Shift	Total Payloader Shifts per Ship for Total Discharge of Cargo	Pay-Loader / Proclaim Hire Charge per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Total Payloaders Hire Charge (Jetty+ Yard) (₹)	Labour Cost [5% of Equipment Hire Cost per shift] (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per MT (₹)	Upfront Tariff Per MT Foreign (₹)	Upfront Tariff Per MT Coastal (₹)
(A)	(B)	(D)	(E)	(E)	(F)	(G)	(H) = (G) X (F)	(I) = (H)x5 %	(J) = [(H)+(I)]X20%	(K) = [(H)+(I)]X20%	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20%	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
1	Coking Coal	8300	2767	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58	KOPT has not proposed Foreign rate	KOPT has not proposed Coastal rate
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	8300	2767	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
3	Met. Coke	7800	2600	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
4	Lime Stone	13700	4567	4	18	7500	135000	6750	28350	28350	39690	238140	9.53		
5	Manganese Ore	9800	3267	4	18	7500	135000	6750	28350	28350	39690	238140	9.53		
6	Iron Ore Fines - Lumps	13000	4333	4	18	7500	135000	6750	28350	28350	39690	238140	9.53		
7	MOP	8000	2667	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
8	Clinker	14600	4867	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
9	Gypsum	14600	4867	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
10	Rock Phosphate	8000	2667	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
11	Sulphur	8000	2667	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		
12	Sugar	8300	2767	4	20	7500	150000	7500	31500	31500	44100	264600	10.58		

AS PER TAMP ESTIMATES

1	Coking Coal	8300	2767	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	8300	2767	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
3	Met. Coke	7800	2600	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
4	Lime Stone	13700	4567	4	18	7500	135000	6,750.00	-	28350	34020	204120	8.16	8.65	5.19
5	Manganese Ore	9800	3267	4	18	7500	135000	6,750.00	-	28350	34020	204120	8.16	8.65	5.19
6	Iron Ore Fines - Lumps	13000	4333	4	18	7500	135000	6,750.00	-	28350	34020	204120	8.16	8.16	8.16
7	MOP	8000	2667	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
8	Clinker	14600	4867	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77

9	Gypsum	14600	4867	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
10	Rock Phosphate	8000	2667	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
11	Sulphur	8000	2667	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77
12	Sugar	8000	2667	4	20	7500	150000	7,500.00	-	31500	37800	226800	9.07	9.61	5.77

ANNEX - II B

Assessment of Onboard Equipment deployment Tariff for Break Bulk Cargo - Discharged by Ship Cranes.

Sl.No.	Cargo	Ave. Productivity per Hook per Shift	No. of Hooks per Shift	Ave. Productivity per Shift	No. of Forklift per Shift per Hatch	Hire charges per Forklift per shift (₹)	Total Equipment hire charges (₹)	Labour Charges [10% of Equipment charges) (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Total Operational cost (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per M T (₹)	Upfront Tariff Per M T Foreign (₹)	Upfront Tariff Per M T Coastal (₹)
AS PER KOPT ESTIMATES																
1	Project Cargo	150	2	300	1	4000	8000	800	1760	1760	12320	2464	14784	49.28	KOPT has not proposed Foreign rate	KOPT has not proposed Coastal rate
2	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel	256	3	768	1	7000	21000	2100	4620	4620	32340	6468	38808	50.52		
3	Steel Coils, HR Coils, WR coils	597	3	1792	1	7000	21000	2100	4620	4620	32340	6468	38808	21.66		
4	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails	195	3	585	1	4000	12000	1200	2640	2640	18480	3696	22176	37.88		

AS PER TAMP ESTIMATES

1	Project Cargo	150	2	300	1	4000	8000	800	0	1760	10560	2112	12672	42.24	43.46	26.07
2	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel	268	3	805	1	7000	21000	2100	0	4620	27720	5544	33264	41.32	42.51	25.51
3	Steel Coils, HR Coils, WR coils	500	3	1500	1	7000	21000	2100	0	4620	27720	5544	33264	22.18	22.81	13.69
4	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails	301	3	903	1	4000	12000	1200	0	2640	15840	3168	19008	21.05	21.66	12.99

ANNEX-III

Comparative position of the equipment proposed to be deployed by KOPT at HDC for shore handling operations for Dry bulk and Break bulk Cargo vis-à-vis the norm prescribed in the Stevedoring and Shore handling Guidelines for the method adopted by KOPT at HDC

Commodity / Commodity Group	Method	As per Guidelines	As per KOPT Proposal	
			Handling with Ship cranes	Handling with HMCs
A. DRY BULK CARGO				
Coking Coal	4	06 Nos.– 10T Payloaders	04 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos – 10T Payloaders	16 Nos. –Trucks 06 Nos. – Payloaders 01 No. – Poclains	28 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders 02 No. – Poclains
Other coal (Except Thermal Coal)	4	06 Nos.– 10T Payloaders	04 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos.– 10T Payloaders	16 Nos. –Trucks 06 Nos. – Payloaders 01 No. – Poclains	28 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders 02 No. – Poclains
Met. coke	4	06 Nos.– 10T Payloaders	04 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos.– 10T Payloaders	16 Nos. –Trucks 06 Nos. – Payloaders	28 Nos. –Trucks 12 Nos. – Payloaders
Lime Stone	4	06 Nos.– 10T Payloaders	06 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos – 10T Payloaders	24 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders 02 No. – Poclains	28 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders 02 No. – Poclains
Cement Clinker	4	06 Nos.– 10T Payloaders	06 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos – 10T Payloaders	24 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders	28 Nos. –Trucks 12 Nos. – Payloaders
Manganese Ore	4	03 Nos.– 10T Payloaders	04 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	20 Nos. – 15T trucks 5 Nos. – 10T Payloaders	16 Nos. –Trucks 06 Nos. – Payloaders 01 No. – Poclains	28 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders 02 No. – Poclains

Gypsum	4	06 Nos.– 10T Payloaders	06 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos. –10T Payloaders	24 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders 02 No. – Poclains	28 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders 02 No. – Poclains
Iron Ore Fines	4	06 Nos – 10T Payloaders	06 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	34 Nos. – 15T trucks 10 Nos.– 10T Payloaders	24 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders 02 No. – Poclains	28 Nos. –Trucks 10 Nos. – Payloaders 02 No. – Poclains
MOP	4	03 Nos – 10T Payloaders	04 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos.– 10T Payloaders	16 Nos. –Trucks 06 Nos. – Payloaders	28 Nos. –Trucks 12 Nos. – Payloaders
Rock Phosphate	4	03 Nos. –10T Payloaders	04 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos.– 10T Payloaders	16 Nos. –Trucks 06 Nos. – Payloaders	28 Nos. –Trucks 12 Nos. – Payloaders
Sulphur	4	03 Nos – 10T Payloaders	04 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos.– 10T Payloaders	16 Nos. –Trucks 06 Nos. – Payloaders	28 Nos. –Trucks 12 Nos. – Payloaders
Sugar	4	03 Nos.– 10T Payloaders	04 Nos. –Payloaders	08 Nos. –Payloaders
	5	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos – 10T Payloaders	16 Nos. –Trucks 06 Nos. – Payloaders	28 Nos. –Trucks 12 Nos. – Payloaders

B. BREAK BULK CARGO

CR Steets, HR Plates, Steel Sheets etc.	3	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos.– 40T Tractor Trailers	02 Nos. – 30T Mobile Crane 12 Nos. –Tractor Trailers
Steel Coils, HR Coils WR Coils,	3	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	02 Nos. – 30T Mobile Crane 12 Nos. –Tractor Trailers
Steel Billets, Steel blooms, Steel Rails	3	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	02 Nos.–10T Fork Lift Truck 9 no. Tractor Trailers are considered as proposed by the Master Stevedores Association and as agreed by the HDC.
Bagged Cargo	4	9 Nos. – 10 T Trucks	6 Nos. Trucks

ANNEX - IV A

ASSESSMENT OF SHORE HANDLING TARIFF FOR DRY BULK CARGO (Method - 4 of the Guidelines)

A. DISCHARGED BY SHIP'S CRANES & DIRECT DELIVERY TO CONSIGNEE

Sl. No.	Commodity	Average Parcel Load	Ship-day Productivity As per Berthing Policy (In MT)	Per Shift Productivity (In MT)	No. of Hook per Shift	No. of Payloaders per Shift	Pay-Loader Shift Hire Charge per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Total Payloaders Hire Charge (At Jetty) (₹)	Labour Cost[5% of Equipment Hire Cost per shift] (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per MT (₹)	Upfront Tariff Per MT Foreign (₹)	Upfront Tariff Per MT Coastal (₹)
(A)	(B)		(C)	(D) = (C) / 3	(E)	(F)	(G)	(H) = (G) X (F)	(I) = (H) x 5 %	(J) = [(H)+(I)] X 20 %	(K) = [(H)+(I)] X 20 %	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20 %	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
AS PER KOPT ESTIMATES																
1	Coking Coal	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71	KOPT has not proposed Foreign rate	KOPT has not proposed Coastal rate
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71		
3	Met. Coke	25000	7800	2600	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.99		
4	Lime Stone	25000	13700	4567	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	32.45		
5	Manganese Ore	25000	9800	3267	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	30.24		
6	Iron Ore Fines - Lumps	25000	13000	4333	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	34.19		
7	MOP	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04		
8	Clinker	25000	14600	4867	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	30.45		
9	Gypsum	25000	14600	4867	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	30.45		
10	Rock Phosphate	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04		
11	Sulphur	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04		
12	Sugar	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71		

Sl. No.	Commodity	Average Parcel Load	Ship-day Productivity As per Berthing Policy (In MT)	Per Shift Productivity (In MT)	No. of Hook per Shift	No. of Payloaders per Shift	Pay-Loader Shift Hire Charge per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Total Payloaders Hire Charge (At Jetty) (₹)	Labour Cost (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Cost Per Ton (₹)	Upfront Tariff Per MT Foreign (₹)	Upfront Tariff Per MT Coastal (₹)
(A)	(B)		(C)	(D) = (C) / 3	(E)	(F)	(G)	(H) = (G) X (F)	(I) = (H) x 5 %	(J) = [(H)+(I)] X 20 %	(K) = [(H)+(I)] X 20 %	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20 %	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
AS PER TAMP ESTIMATES																
1	Coking Coal	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71	37.82	22.69
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	25000	8300	2767	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	35.71	37.82	22.69
3	Met. Coke	25000	7800	2600	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.99	40.25	24.15
4	Lime Stone	25000	13700	4567	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	32.45	34.37	20.62
5	Manganese Ore	25000	9800	3267	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	30.24	32.03	19.22
6	Iron Ore Fines - Lumps	25000	13000	4333	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	34.19	34.19	34.19
7	MOP	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04	39.24	23.54
8	Clinker	25000	14600	4867	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	30.45	32.25	19.35
9	Gypsum	25000	14600	4867	4	6	14000	84000	4200	17640	17640	24696	148176	30.45	32.25	19.35
10	Rock Phosphate	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04	39.24	23.54
11	Sulphur	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04	39.24	23.54
12	Sugar	25000	8000	2667	4	4	14000	56000	2800	11760	11760	16464	98784	37.04	39.24	23.54

B. DISCHARGED BY HARBOUR MOBILE CRANES & DIRECT DELIVERY TO CONSIGNEE

Sl. No.	Commodity	Average Parcel Load	Ship-day Productivity As per Berthing Policy (In MT)	Assessed Average productivity per Shift as per Berthing Policy	No. of HMC'S	No. of Payloaders per Shift	Pay-Loader Shift Hire Charge per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Total Payloaders Hire Charge (At Jetty) (₹)	Labour Cost[5% of Equipment Hire Cost per shift] (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per M T (₹)	Upfront Tariff Per M T Foreign (₹)	Upfront Tariff Per M T Coastal (₹)
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(E)	(F)	(G)	(H) = (G) X (F)	(I) = (H)x5 %	(J) = [(H)+(I)]X20 %	(K) = [(H)+(I)]X20 %	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20 %	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
AS PER KOPT ESTIMATES																
1	Coking Coal	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56	KOPT has not proposed Foreign rate	KOPT has not proposed Coastal rate
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
3	Met. Coke	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
4	Lime Stone	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
5	Manganese Ore	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
6	Iron Ore Fines - Lumps	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
7	MOP	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
8	Clinker	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
9	Gypsum	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
10	Rock Phosphate	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
11	Sulphur	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		
12	Sugar	25000	20000	5556	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	35.56		

Sl. No.	Commodity	Average Parcel Load	Ship-day Productivity As per Berthing Policy (In MT)	Assessed Average productivity per Shift as per Berthing Policy	No. of HMC'S	No. of Payloaders per Shift	Pay-Loader Shift Hire Charge per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Total Payloader's Hire Charge (At Jetty) (₹)	Labour Cost[5% of Equipment Hire Cost per shift] (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per MT (₹)	Upfront Tariff Per MT Foreign (₹)	Upfront Tariff Per MT Coastal (₹)
AS PER TAMP ESTIMATES																
1	Coking Coal	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
3	Met. Coke	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
4	Lime Stone	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
5	Manganese Ore	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
6	Iron Ore Fines - Lumps	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	29.64	29.64
7	MOP	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
8	Clinker	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
9	Gypsum	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
10	Rock Phosphate	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
11	Sulphur	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84
12	Sugar	25000	20000	6667	2	8	14000	112000	5600	23520	23520	32928	197568	29.64	31.39	18.84

ASSESSMENT OF SHORE HANDLING TARIFF FOR DRY BULK CARGO - (Method 5 of the Guidelines)

A. DISCHARGED BY SHIPS CRANE & STORED WITHIN PORT PREMISES

Sl. No.	Commodity	Ship-day Productivity As per Berthing Policy (In MT)	Assessed Average productivity per Shift as per Berthing Policy	No. of Hook per Shift	No. of Payloaders per Shift at (Jetty + Yard)	No. of Dumpers per Shift	No. of Poclains per Shift	Pay-Loader / Poclains Hire Charges per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Dumpers Hire Charges per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Total Payloaders Hire Charge (Jetty + Yard) (₹)	Total Poclains Hire Charges (Yard) (₹)	Total Dumpers Hire Charges (₹)	Total Hire Charges for Equipment (₹)	Labour Cost [5% of Equipment Hire Cost per shift] (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per MT (₹)	Upfront Tariff Per MT Foreign (₹)	Upfront Tariff Per MT Coastal (₹)
(A)	(B)	(D)	(E)	(E)	(F)			(G)		(H) = (G) X (F)				(I) = (H) x 5 %	(J) = [(H)+(I)] X 20 %	(K) = [(H)+(I)] X 20 %	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20 %	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
AS PER KOPT ESTIMATES																					
1	Coking Coal	8300	2767	4	6	16	1	14000	4300	84000	14000	68800	166800	8340	35028	35028	49039.2	29423.5.2	106.35		
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	8300	2767	4	6	16	1	14000	4300	84000	14000	68800	166800	8340	35028	35028	49039.2	29423.5.2	106.35		
3	Met. Coke	7800	2600	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	26953.9.2	103.67		
4	Lime Stone	13700	4567	4	10	24	2	14000	4300	140000	28000	103200	271200	13560	56952	56952	79732.8	47839.6.8	104.76		
5	Manganese Ore	9800	3267	4	6	16	1	14000	4300	84000	14000	68800	166800	8340	35028	35028	49039.2	29423.5.2	90.07		
6	Iron Ore Fines - Lumps	13000	4333	4	10	24	2	14000	4300	140000	28000	103200	271200	13560	56952	56952	79732.8	47839.6.8	110.40		
7	MOP	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	26953.9.2	101.08		
8	Clinker	14600	4867	4	10	24	0	14000	4300	140000	0	103200	243200	12160	51072	51072	71500.8	42900.4.8	88.15		
9	Gypsum	14600	4867	4	10	24	2	14000	4300	140000	28000	103200	271200	13560	56952	56952	79732.8	47839.6.8	98.30		
10	Rock Phosphate	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	26953.9.2	101.08		
11	Sulphur	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	26953.9.2	101.08		
12	Sugar	8300	2767	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	26953.9.2	97.42		

KOP T has not proposed Foreign rate

KOP T has not proposed Coastal rate

Sl. No.	Commodity	Ship-day Productivity As per Berthing Policy (In MT)	Assessed Average productivity per Shift as per Berthing Policy	No. of Hook per Shift	No. of Payloaders per Shift at (Jetty + Yard)	No. of Dumpers per Shift	No. of Proclains per Shift	Pay-Loaders/Proclains in Hire Charges per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Dumpers Hire Charges per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Total Payloaders Hire Charge (Jetty + Yard) (₹)	Total Proclain Hire Charges (Yard) (₹)	Total Dumpers Hire Charges (₹)	Total Hire Charges for Equipment (₹)	Labour Cost [5 % of Equipment Hire Cost per shift] (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per MT (₹)	Upfront Tariff Per MT Foreign (₹)	Upfront Tariff Per MT Coastal (₹)
(A)	(B)	(D)	(E)	(E)	(F)			(G)		(H) = (G) X (F)				(I) = (H) x 5 %	(J) = [(H)+(I)] X 20 %	(K) = [(H)+(I)] X 20 %	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20 %	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
AS PER TAMP ESTIMATES																					
1	Coking Coal	8300	2767	4	6	16	1	14000	4300	84000	14000	68800	166800	8340	35028	35028	49039.2	294235.2	106.35	112.66	67.60
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	8300	2767	4	6	16	1	14000	4300	84000	14000	68800	166800	8340	35028	35028	49039.2	294235.2	106.35	112.66	67.60
3	Met. Coke	7800	2600	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	103.67	109.82	65.89
4	Lime Stone	13700	4567	4	10	24	2	14000	4300	140000	28000	103200	271200	13560	56952	56952	79732.8	478396.8	104.76	110.97	66.58
5	Manganese Ore	9800	3267	4	6	16	1	14000	4300	84000	14000	68800	166800	8340	35028	35028	49039.2	294235.2	90.07	95.42	57.25
6	Iron Ore Fines - Lumps	13000	4333	4	10	24	2	14000	4300	140000	28000	103200	271200	13560	56952	56952	79732.8	478396.8	110.40	110.40	110.40
7	MOP	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	101.08	107.07	64.24
8	Clinker	14600	4867	4	10	24	0	14000	4300	140000	0	103200	243200	12160	51072	51072	71500.8	429004.8	88.15	93.38	56.03
9	Gypsum	14600	4867	4	10	24	2	14000	4300	140000	28000	103200	271200	13560	56952	56952	79732.8	478396.8	98.30	104.13	62.48
10	Rock Phosphate	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	101.08	107.07	64.24
11	Sulphur	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	101.08	107.07	64.24
12	Sugar	8000	2667	4	6	16	0	14000	4300	84000	0	68800	152800	7640	32088	32088	44923.2	269539.2	101.08	107.07	64.24

B. DISCHARGED BY HARBOUR MOBILE CRANES & STORED WITHIN PORT PREMISES

Sl. No.	Commodity	Ship-day Productivity As per Berthing Policy (In MT)	Assessed Average productivity per Shift as per Berthing Policy	No. of H M C S	No. of Payloads per Shift at (Jetty + Yard)	No. of Dumpers per Shift	No. of Proclains per Shift	Pay-Loader/Proclain Hire Charges per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Dumpers Hire Charges per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Total Payloaders Hire Charge (Jetty+Yard) (₹)	Total Proclain Hire Charges (Yard) (₹)	Total Dumper's Hire Charges (₹)	Total Hire Charges for Equipment (₹)	Labour Cost [5% of Equipment Hire Cost per shift] (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per M T (₹)	Upfront Tariff Per M T Foreign (₹)	Upfront Tariff Per M T Coastal (₹)
(A)	(B)	(D)	(E)	(E)	(F)			(G)		(H) = (G) X (F)				(I) = (H) X 5 %	(J) = [(H)+(I)] X 20 %	(K) = [(H)+(I)] X 20 %	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20 %	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
AS PER KOPT ESTIMATES																					
1	Coking Coal	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57	KOP T has not proposed Foreign rate	KOP T has not proposed Coastal rate
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
3	Met. Coke	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
4	Lime Stone	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
5	Manganese Ore	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
6	Iron Ore Fines - Lumps	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
7	MOP	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
8	Clinker	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
9	Gypsum	20000	5556	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
10	Rock Phosphate	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
11	Sulphur	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		
12	Sugar	20000	5556	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	91.57		

AS PER TAMP ESTIMATES

Sl. No.	Commodity	Ship-day Productivity As per Berthing Policy (In MT)	Assessed Average productivity per Shift as per Berthing Policy	No. of HMC'S	No. of Payloaders per Shift at (Jetty + Yard)	No. of Dumpers per Shift	No. of Proclains per Shift	Pay-Loader/Proclain Hire Charges per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Dumpers Hire Charges per Shift (5 cbm cap = 8T to 10 T) (₹)	Total Payloaders Hire Charge (Jetty + Yard) (₹)	Total Proclain Hire Charges (Yard) (₹)	Total Dumper's Hire Charges (₹)	Total Hire Charges for Equipment (₹)	Labour Cost [5 % of Equipment Hire Cost per shift] (₹)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per MT (₹)	Upfront Tariff Per MT Foreign (₹)	Upfront Tariff Per MT Coastal (₹)
(A)	(B)	(D)	(E)	(E)	(F)			(G)		(H) = (G) X (F)				(I) = (H) x 5 %	(J) = [(H)+(I)] X 20 %	(K) = [(H)+(I)] X 20 %	(L) = [(H)+(I) + (J)+(K)] X 20 %	(M) = [(H)+(I) + (J)+(K) + (L)]	(N) = (M)/(D)		
1	Coking Coal	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
2	Other Coal (Except Thermal Coal)	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
3	Met. Coke	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
4	Lime Stone	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
5	Manganese Ore	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
6	Iron Ore Fines - Lumps	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	76.31	76.31
7	MOP	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
8	Clinker	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
9	Gypsum	20000	6667	2	10	28	2	14000	4300	140000	28000	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
10	Rock Phosphate	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
11	Sulphur	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50
12	Sugar	20000	6667	2	12	28	0	14000	4300	168000	0	120400	288400	14420	60564	60564	84789.6	508737.6	76.31	80.84	48.50

ANNEX - IV C

Assessment of Shore Handling tariff for Bagged Cargo - Discharge by Ship's Crane & stored in Dock premises - Method 4 of the guidelines

Sl. No.	Cargo	Ave. Hook per Shift	No. of Hooks per Shift	Ave. Productivity per Shift for last 3 years	Labour at Jetty (incl.on Trucks)		Labour at Shed (Incl. on Trucks)			Labour cost per Shift (Considering CTC Rs. 22500 Per head per Month)	Total Labour cost per Shift	No. of Trucks per Hook	Total no. of Trucks per Shift	Charges per Transportation by Truck Rs. Per tonne	Total Equipment (Truck) hire charges	Operational Overheads [20% of Equipm ent and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Total Operational cost	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Magin (₹)	Upfront Tariff Per MT (₹)	Upfront Tariff Per MT Foreign (₹)	Upfront Tariff Per MT Coastal (₹)
					No. of Labour per Hook	Total No. of Labour per Shift	No. of points per shift	No. of Labour per point per shift	Total No. of Labour per Shift														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
AS PER KOPT ESTIMATES																							
1	Fertiliser s, Food grains, Suguar, Cement and Other Commo dities	150	3	450	8	24	3	4	12	745	26820	2	6	40	18000	8964	8964	62748	12549.6	75297.6	167.33	KOPT has not proposed Foreign/ Coastal rate	
AS PER TAMP ESTIMATES																							
1	Fertiliser s, Food grains, Suguar, Cement and Other Commo dities	150	3	450	8	24	3	4	12	745	26820	2	6	40	18000	8964	8964	62748	12549.6	75297.6	167.33	172.15	103.29

ANNEX - IV D

Assessment of Shore Handling tariff for Project Cargo - Dischage by Ship's Crane & Moved to Storage space inside Dock premises - Method 4 of the Guidelines

Sl.No.	Cargo	Ave. Productivity per Hook per Shift	No. of Hooks per Shift	Ave. Productivity per Shift	No. of Trailers per Hook	No. of Forklifts per Shift (Jetty + Yard)	No. of Cranes per Shift	Hire charges per Trailer per shift	Hire charges per Forklift per shift	Hire charges per Crane per shift	Total Equipment hire charges	Labour Charges [10% of Equipment charges)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Total Operational cost	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per M T (₹)	Upfront Tariff Per M T Foreign (₹)	Upfront Tariff Per M T Coastal (₹)
AS PER KOPT ESTIMATES																				
1	Project Cargo	150	2	300	3	2	1	2500	4000	5000	28000	2800	6160	6160	43120	8624	51744	172.48	KOPT has not proposed Foreign/ Coastal rate	
AS PER TAMP ESTIMATES																				
1	Project Cargo	150	2	300	3	2	1	2500	4000	5000	28000	2800	6160	6160	43120	8624	51744	172.48	177.45	106.47

ANNEX - IV E

Assessment of Shore Handling tariff for Iron and Steel Cargo - Dischage by Ship's Crane & Stored in dock premises - Method 3 of the Guidelines

Sl.No.	Cargo	Ave. Productivity per Hook per Shift	No. of Hooks per Shift	Ave. Productivity per Shift	No. of Trailers per Shift	No. of Forklifts per Shift (Jetty + Yard)	No. of Cranes per Shift	Hire charges per Trailer per shift	Hire charges per Forklift (10T) per shift	Hire charges per Crane (30T) per shift	Total Equipment hire charges	Labour Charges [10% of Equipment charges)	Operational Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Administrative Overheads [20% of Equipment and Labour Cost] (₹)	Total Operational cost	Profit Margin [20% of Total Operating cost] (₹)	Total Operating Cost + Profit Margin (₹)	Upfront Tariff Per M T (₹)	Upfront Tariff Per M T Foreign (₹)	Upfront Tariff Per M T Coastal (₹)
AS PER KOPT ESTIMATES																				
1	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel	256	3	768	12	0	2	2500	0	12000	54000	5400	11880	11880	83160	16632	99792	129.91	KOPT has not proposed Foreign/ Coastal rate	
2	Steel Coils, HR Coils, WR coils	500	3	1500	12	0	2	2500	0	12000	54000	5400	11880	11880	83160	16632	99792	66.53		
3	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails	195	3	585	12	2	0	2500	7000	12000	44000	4400	9680	9680	67760	13552	81312	138.89		
AS PER TAMP ESTIMATES																				
1	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel	268	3	805	12	0	2	2500	0	12000	54000	5400	11880	11880	83160	16632	99792	123.97	127.54	76.52
2	Steel Coils, HR Coils, WR coils	500	3	1500	12	0	2	2500	0	12000	54000	5400	11880	11880	83160	16632	99792	66.53	68.44	41.07
3	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails	301	3	903	9	2	0	2500	7000	12000	36500	3650	8030	8030	56210	11242	67452	74.70	76.85	46.11

ANNEX- V A**Assessment of Charge for Receiving of DRY BULK CARGO BY ROAD from/at Storage Spaces inside Dock Area at HDC**

Sl. No.	Commodity	Quantity of Cargo loaded /unloaded on/from road bound transport vehicles for delivery/ receiving (in MT)	Time consumed for loading/unloading the cargo for delivery/ receiving (in No. of Shifts)	No. of Payloaders engaged	Per Shift Hire Charge for each Payloader (in Rs.)	Total Payloader Hire charge per shift (in Rs.)	Labour Cost @5% of Equipment Hire Cost per shift (in Rs.)	Operational Overhead [@20% of Equipment + Labour Cost] per shift (in Rs.)	Administrative Overhead [@20% of Equipment + Labour Cost] per shift (in Rs.)	Total Operation Cost per Shift (in Rs.)	Margin [@20% of Total Operating Cost Cost] per shift (in Rs.)	Total Operating Cost + margin per shift (in Rs.)	Per Ton Cost [in Rs.]
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G) = (E) X (F)	(H)=(G)*5%	(I) = {(G) + (H)}X 20%	(J) = {(G) + (H)}X 20%	(K) = (G) + (H) + (I) + (J)	(L) = (K) X 20%	(M) = (K) + (L)	(N) = (M) / (C)
	As per KOPT												
1	Dry Bulk Cargo Road Receiving	1400	1	2	14,000	28,000	1,400	5,880	5,880	41,160	8,232	49,392	35.28

	As per TAMP												
1	Dry Bulk Cargo Road Receiving	1400	1	0	14,000	0	63,000	12,600	12,600	88,200	17,640	105,840	75.60

Assessment of Charge for Delivery of DRY BULK CARGO BY ROAD mechanically by payloaders from Storage Spaces inside Dock Area at HDC

Sl. No.	Commodity	Quantity of Cargo loaded /unloaded on/from road bound transport vehicles for delivery/ receiving (in MT)	Time consumed for loading/unloading the cargo for delivery/ receiving (in No. of Shifts)	No. of Payloaders engaged	Per Shift Hire Charge for each Payloader (in Rs.)	Total Payloader Hire charge per shift (in Rs.)	Labour Cost @5% of Equipment Hire Cost per shift (in Rs.)	Operational Overhead [@20% of Equipment + Labour Cost] per shift (in Rs.)	Administrative Overhead [@20% of Equipment + Labour Cost] per shift (in Rs.)	Total Operation Cost per Shift (in Rs.)	Margin [@20% of Total Operating Cost Cost] per shift (in Rs.)	Total Operating Cost + margin per shift (in Rs.)	Per Ton Cost [in Rs.]
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G) = (E) X (F)	(H)=(G)*5%	(I) = {(G) + (H)}X 20%	(J) = {(G) + (H)}X 20%	(K) = (G) + (H) + (I) + (J)	(L) = (K) X 20%	(M) = (K) + (L)	(N) = (M) / (C)
	As per KOPT & TAMP												
1	Dry Bulk Cargo Road Delivery	1400	1	2	14,000	28,000	1,400	5,880	5,880	41,160	8,232	49,392	35.28

ANNEX- V B**Assessment of Charge for Delivery / Receiving of DRY BULK CARGO BY RAIL from Stoarge Spaces inside Dock Area at HDC (by using Equipment & Labour)**

Cargo	Quantity of Cargo loaded on rake for delivery per Shift (in MT)	Time consumed for loading the cargo for delivery (in Hr.)	Time required to load rake for cargo delivery (in No. of Shifts)	No. of Payloaders engaged	Per Shift Hire Charge for each Payloader (in Rs.)	Total Payloader Hire charge per shift (in Rs.)	Labour for Cleaning of Wagon / Laying Bamboo Mat etc.	Labour for Door Closing/ Labelling etc.	Labour Cost per Shift (@ CTC of Rs. 22,500/- per head per month)	Total Labour Cost	Total Cost on P/loader & Labour	Operational Overhead [@20% of Equip + Labour Cost] (in Rs.)	Administative Overhead [@20% of Equip + Labour Cost] (in Rs.)	Total Operational Cost (in Rs.)	Margin [@20% of Total Operating Cost] per Rake (in Rs.)	Total Cost (including Margin (in Rs.)	Per Ton Cost [in Rs.]
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G) = (E) X (F)	(H)	(I)	(J) = 22500 / 30	(K) = [(H) + (I)] X (J)	L = (G) + (K)	(M) = (L) X 20%	(N) = (L) X 20%	(O) = (L) + (M) + (N)	(P) = (O) X 20%	(Q) = (O) + (P)	(R) = (Q) / (B)
As per KOPT & TAMP																	
Dry Bulk Cargo Rail Delivery	3,800	4.91	0.65	5	14,000	70,000	16	8	745	17,880	87,880	17,576	17,576	123,032	24,606	147,638	38.85

ANNEX- V C**Assessment of Charge for Receiving of DRY BULK CARGO THROUGH MANUAL UNLOADING FROM RAILWAY WAGONS for stoarge at araes inside Dock Area at HDC**

Cargo	No. of wagon in the rake	Quantity of Cargo unloaded on rake for delivery (in MT)	Time consumed for unloading the cargo from Rake (in Hr.)	Total Labour for unloading cargo manually from one rake	Labour for Door Opening & Closing,	Labour Cost per Shift (@ CTC of Rs. 22,500/- per head per month)	Total Labour Cost	No. of Payloaders engaged for shifting cargo from wagon face to stacking area	Per Shift Hire Charge for each Payloader (in Rs.)	Total Payloader Hire charge per shift (in Rs.)	Total Cost on P/loader & Labour (in Rs.)	Operational Overhead [@20% of Equip + Labour Cost] (in Rs.)	Administative Overhead [@20% of Equip + Labour Cost] (in Rs.)	Total Operational Cost (in Rs.)	Margin [@20% of Total Operating Cost] per Rake (in Rs.)	Total Cost (including Margin + Material Cost (in Rs.)	Per Ton Cost [in Rs.]
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G) = (22500 / 30)	(H) = [(E) + (F)] X (G)	(I)	(J)	(K) = (I) X (J)	(L) = (H) + (K)	(M) = (L) X 20%	(N) = (L) X 20%	(O) = (L) + (M) + (N)	(P) = (O) X 20%	(Q) = (O) + (P)	(S) = (R) / (C)
As per KOPT																	
All Dry Bulk Cargo viz Iron Ore, Iron Ore Pellets etc.	59	3,800	7	120	3	745	91,635	4	7,500	30,000	121,635	24,327	24,327	170,289	34,058	204,347	53.78
As per TAMP																	
All Dry Bulk Cargo viz Iron Ore, Iron Ore Pellets etc.	59	3,800	7			Rs.46/- per MT	174,800	4	7,500	30,000	204,800	40,960	40,960	286,720	57,344	344,064	90.54

ANNEX- V D**Assessment of Upfront tariff for Delivery/Receiving of BAGGED CARGO BY ROAD :-**

Cargo	Average Delivery considered per Shift (in M.T.)	Total No. of Labour for loading cargo on truck / lorry (including on truck/ lorry)	Per head Labour Cost [considering CTC of 22350 per month] (in Rs.)	Total Labour Cost (in Rs.)	Supervisory Cost for ONE SUPERVISOR [considering CTC of 27350 per month] (in Rs.)	Total Labour + Supervisor Cost (in Rs.)	Administrative Overhead [@20% of Total Labour + Supervisor Cost] (in Rs.)	Total Operating Cost (Rs.)	Margin [@20% of Total Operating Cost] per shift (in Rs.)	Total Operating Cost + margin per shift (in Rs.)	Per Ton Cost [in Rs.]
(A)	(B)	(C)	(D) = (22500/30)	(E) = (C) X (D)	(F) = (27350 / 30)	(G) = (E) + (F)	(H) = (G) X 20%	(I) = (G) + (H)	(J) = (I) X 20%	(K) = (I) + (J)	(L) = (K)/(B)
Bagged Cargo (50 Kg bag)	450	48	745	35,760	912	36,672	7,334	44,006	8,801	52,807	117.35

ANNEX- V E**Assessment of Upfront tariff for Delivery/Receiving of BAGGED CARGO BY RAIL (including manual loading of cargo on trucks in shed, transportation of cargo from shed to wagons by trucks and subsequent loading of cargo from lorry onto wagons):-**

Group	Quantity per rake (in M.T.)	No. of Wagons in Rake	Labour Deployment			Per head Labour Cost [considering CTC of 22500 per month] (in Rs.)	Total Labour Cost (in Rs.)	Per Ton Lorry Hire Charge (in Rs. per Ton)	Total Lorry Hire Cost (in Rs.)	Total Cost for Labour & Lorry (in Rs.)	Operational Overhead [@20% of Truck + Labour Cost] (in Rs.)	Administrative Overhead [@20% of Equipment + Labour Cost] per shift (in Rs.)	Total Operating Cost (Rs.)	Margin [@20% of Total Operating Cost Cost] per shift (in Rs.)	Total Operating Cost + margin per shift (in Rs.)	Per Ton Cost [in Rs.]
			No. of Labour in Shed	No. of Labour on Wagon	Total No. of Labour											
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)=(D) + (E)	(G) = (22500 / 30)	(H) = (F) X (G)	(I)	(J) = (B) X (I)	(K) = (H) + (J)	(L) = (K) X 20%	(M) = (K) X 20%	(N) = (K) + (L) + (M)	(O) = (N) X 20%	(P) = (N) + (O)	(Q) = (P) / (B)
Bagged Cargo (50 Kgs)	2,400	42	168	168	336	745	250,320	40	96,000	346,320	69,264	69,264	484,848	96,970	581,818	242.42

ANNEX-V F**Assessment of Upfront Tariff for Delivery / Receiving of PROJECT CARGO BY ROAD**

Cargo	Per Pkge OR Unit Weight (in MT)	Equipment used	No. of Equipment at Yard	Average Loading per Shift (No. of Pkge)	Average Loading per Shift (in MT)	Hire Charge per Equipment per shift	Total Hire Charge of Equipment (in Rs.)	No. of Labours used	Labour Cost per shift (considering CTC of Rs. 22,500 per month)	Labour Cost (in Rs.)	Operational Overhead [@20% of Equipment + Labour Cost] (in Rs.)	Administrative Overhead [@20% of Equipment + Labour Cost] (in Rs.)	Total Operating Cost (in Rs.)	Margin [@20% of Total Operating Cost Cost] (in Rs.)	Total Operating Cost + margin (in Rs.)	Per Ton Cost [in Rs.]
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H) = (D) X (G)	(I)	(J)	(K) = (I) X (J)	(L) = [(H) + (K)] X 20%	(M) = [(H) + (K)] X 20%	(N) = (H) + (K) + (L) + (M)	(O) = (N) X 20%	(P) = (N) + (O)	(Q) = (P) / (F)
Project Cargo	Less Than 5 tonne	Fork Lift Truck (Capacity - 6 Ton)	1	40 Pkge.	180	8,000	8,000	0	0	0	1,600	1,600	11,200	2,240	13,440	74.67
	5 tonne to less than 10 tonne	Fork Lift Truck (Capacity -15 Ton)	1	40 Pkge.	300	15,000	15,000	0	0	0	3,000	3,000	21,000	4,200	25,200	84.00

	10 tonne to less than 20 tonne	Mobile Crane (Capacity -25 Ton)	1	15 Pkge	200	10,000	10,000	4	745	2,980	2,596	2,596	18,172	3,634	21,806	109.03
	20 tonne to less than 40 tonne	Mobile Crane (Capacity -40 Ton)	1	10 Pkge	300	20,000	20,000	4	745	2,980	4,596	4,596	32,172	6,434	38,606	128.69

ANNEX - V G**Assessment of Upfront tariff for Delivery/Receiving of STEEL CARGO BY ROAD**

Cargo	No of trailers unloaded/ loaded per shift by ONE Equipment	Qty per trailer (in MT)	Qty. Delivered/ Received by one equipment per shift Dper Shift (in M.T.)	Type of Equipment used	Hire Charge per Equipment per shift	Total Equipment Hire charge (in Rs.)	No. of Labours used	Labour Cost per shift (considering CTC of Rs. 22,350 per month)	Labour Cost (in Rs.)	Opeartional Overhead [@20% of Equipment + Labour Cost] per shift (in Rs.)	Adminstative Overhead [@20% of Equipment + Labour Cost] per shift (in Rs.)	Total Operating Cost (Rs.)	Margin [@20% of Total Operating Cost Cost] per shift (in Rs.)	Total Opearting Cost + Margin per shift (in Rs.)	Per Ton Cost [in Rs.]
(A)	(B)	(C)	(D) = (B X (C)	(E)	(F)	(G) = 1 X (F)	(H)	(I)	(J) = (H) X (I)	(K) = [(G) + (J)] X 20 %	(L) = [(G) + (J)] X 20 %	(M) = (G) + (J) + (K) + (L)	(N) = (M) X 20 %	(O) = (M) + (N)	(P) = ((O) / (D)
CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	15	20	300	Mobile Cranes (1 X 30T)	12,000	12,000	4	745	2,980	2,996	2,996	20,972	4,194	25,166	84
CR Coils, HR Coils, GP Coils (Unit piece weight upto 10 Ton)	20	25	500	Forklift (1 X 15 T)	15,000	15,000	0	0	0	3,000	3,000	21,000	4,200	25,200	50
CR Coils, HR Coils, GP Coils (Unit piece weight 10 -25 Ton)	16	25	400	Mobile Cranes (30T)	12,000	12,000	4	745	2,980	2,996	2,996	20,972	4,194	25,166	63
Steel billets, Steel blooms, Steel Rails	10	30	300	Forklift (2 X 3 T)	5000 per F/L	10,000	0	0	0	2,000	2,000	14,000	2,800	16,800	56
WR Coils	20	15	300	Hydra (1 X 5 Ton)	6,500	6,500	2	745	1,490	1,598	1,598	11,186	2,237	13,423	45

ANNEX - V H**Assessment of Upfront tariff for Delivery/Receiving of STEEL CARGO BY RAIL (including manual loading of cargo on Trailers in storage area, transportation of cargo from shed to wagons by Trailers and subsequent loading of cargo from Trailers onto Wagons):-**

Carg o	Qty of cargo handled per shift (in MT)	No. of Trailers	Per Trailer Hire Charge per shift (in Rs.)	Total Trailer Hire Charge (in Rs.)	No. of Mobile Cranes (30T) Per shift at Yard	No. of Mobile Cranes (30T) at Wag on face	Hire Charge per Mobile Crane Hire Charge (in Rs.)	Total Mobile Crane Hire Charge (in Rs.)	No. of Fork lift (10 T) at Yard	No. of Fork lift (10 T) Per shift at Wag on face	Hire Charge per Fork lift (10 T) Per shift	Total Fork lift Hire Charge (in Rs.)	No. of Hyd ra (5 T) at Yar d	Hire Charge per Hyd ra (5 T) Per shift	Total Hyd ra Hire Charge (in Rs.)	Total Equip ment Hire charge at Jetty + Yard) per shift (in Rs.)	No. of Labour s used at Yard	No. of Labours used at Wagon Loading/U nloading area	Labour Cost per shift (conside ring CTC of Rs. 22,500 per month)	Labo ur Cost (in Rs.)	Opearti onal Overhea d [@20% of Equipm ent + Labour Cost] per shift (in Rs.)	Adminst ative Overhea d [@20% of Equipme nt + Labour Cost] per shift (in Rs.)	Total Operat ing Cost (Rs.)	Margi n [@20 % of Total Operat ing Cost] per shift (in Rs.)	Total Opeart ing Cost + margin per shift (in Rs.)	Per Ton Cos t [in Rs.]
(A)	(B)	(C)	(D)	(E) = (C) X (D)	(F)	(G)	(H)	(I) = [(F) + (G)] X (H)	(J)	(K)	(L)	(M) = [(J) + (K)] X (L)	(N)	(O)	(P)	(Q) = (E) + (I) + (M) + (P)	(R)	(S)	(T)	(U) = [(R) + (S)] X (T)	(V) = [(Q) + (U)] X 20%	(W) = [(Q) + (U)] X 20%	(X) = (Q) + (U) + (V) + (W)	(Y) = (X) X 20%	(Z) = (X) + (Y)	(A1) = (Z) / (B)
CR Sheet s, HR Plate s, Steel Sheet s, Steel Slabs	2,500	18	2,500	45,000	0	8	12,000	96,000	4	4	10,000	80,000	0	6,500	0	221,000	0	32	745	23,840	48,968	48,968	342,776	68,555	411,331	164.53
CR Coils , HR Coils , GP Sheet s	2,500	25	2,500	62,500	2	6	12,000	96,000	0	0	10,000	0	0	6,500	0	158,500	4	24	745	20,860	35,872	35,872	251,104	50,221	301,325	120.53
Steel billet s, Steel bloo ms, Steel Rails	2,500	24	2,500	60,000	0	6	12,000	72,000	3	0	10,000	30,000	0	6,500	0	162,000	0	24	745	17,880	35,976	35,976	251,832	50,366	302,198	120.88
WR Coils	2,500	20	2,500	50,000	0	6	12,000	72,000	0	0	10,000	0	4	6,500	26,000	148,000	10	24	745	25,330	34,666	34,666	242,662	48,532	291,194	116.48

Annex - VI

KOLKATA PORT TRUST – HALDIA DOCK COMPLEX
UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES

Part I - Definitions and General conditions

(I). Definitions:

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv). ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v). ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
- (vi). ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.

(II). General conditions:

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

** The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.*
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

- (v). All the charges shall be denominated in Indian Rupees.
- (vi). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vii). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (viii).
 - (a). The tariff notified is ceiling level.
 - (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (c). The authorized agent may also, if he so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (x). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (xi). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xii). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January and 31st December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1st April of the relevant year till 31st March of the following year.
- (xiii).
 - (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.
 - (b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with this Scale of Rates will be applicable.
 - (c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
 - (d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.
 - (e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.
 - (f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.9. of the normative tariff guidelines, 2016.
- (xiv). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

- (xv). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (xvi). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.
- (xvii). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (xviii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.
- (xix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xx). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (xxi). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005 –
- The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
 - In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)*
- (xxii). Wharfage, storage charges and other cargo related charges shall continue to be levied by the KOPT port as per its prevailing scale of rates.
- (xxiii). All taxes and duties, as may be applicable from time to time, including GST shall be paid extra.

Part - II

S.1. Stevedoring and Shore Handling Agents working at Haldia Dock Complex, who will be issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall not levy charges exceeding the following rates:

S.2. **Charges for Supply & Service of Equipment in hatches on-board ship at berth for discharging cargo by using ship's crane.**

Sl. No.	Commodity	Foreign	Coastal
		Rates per Tonne (In `.)	
(a) Charges for Supply & Service of Pay loader in hatches on-board ship at berth for discharging Dry Bulk cargo by using ship's crane.			
1.	Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal), Met. Coke, MOP, Rock Phosphate, Sulphur, Clinker, Gypsum, and Sugar.	9.61	5.77
	Lime Stone and Manganese Ore.	8.65	5.19
	Iron Ore Fines & Lumps	8.16	8.16

(b) Charges for Supply & Service of Equipment in hatches on-board ship at berth for discharging Break Bulk cargo by using ship's crane.			
1.	Project Cargo, Machinery, Spares	43.46	26.07
2.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	42.51	25.51
3.	Steel Coils, HR Coils, WR Coils	22.81	13.69
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	21.66	12.99

Note :

- (i). The rates under S.2 will be applicable uniformly on the entire quantity of cargo discharged from the ship at the berth, irrespective of the actual time of use of the equipment.
- (ii). On board equipment services will include supply and service of suitable payloader/ equipment on board for transfer/ aggregation of cargo at hatch square on the ship by transferring from other areas inside the hatch, including slinging and un-slinging of pay loader/ equipment for lifting up of lifting down on/ from the ship.
- (iii). The rates under this section will also be applicable for shore handling operations in respect of export cargo shipped by MHC/ Ship's crane.

S.3 Charges for shore handling operation**(i) Charges for shore handling operation for Dry Bulk Cargo**

Sl. No.	Commodity	Discharged by ship's crane and delivered directly from Jetty to consignee premises.		Discharged by MHC and delivered directly from Jetty to consignee premises		Discharged by Ship's Crane and transferred & stored in storage area inside port premises		Discharged by MHC and transferred & storage stored in area inside port premises	
		(3)		(4)		(5)		(6)	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
		Rates per Tonne (In `.)		Rates per Tonne (In `.)		Rates per Tonne (In `.)		Rates per Tonne (In `.)	
1.	Coking Coal & Other Coal (except Thermal Coal)	37.82	22.69	31.39	18.84	112.66	67.60	80.84	48.50
2.	Met. Coke	40.25	24.15	31.39	18.84	109.82	65.89	80.84	48.50
3.	Lime Stone	34.37	20.62	31.39	18.84	110.97	66.58	80.84	48.50
4.	Manganese Ore	32.03	19.22	31.39	18.84	95.42	57.25	80.84	48.50
5.	Iron Ore Fines & Lumps	34.19	34.19	29.64	29.64	110.40	110.40	76.31	76.31
6.	MOP, Rock Phosphate & Sulphur	39.24	23.54	31.39	18.84	107.07	64.24	80.84	48.50
7.	Clinker	32.25	19.35	31.39	18.84	93.38	56.03	80.84	48.50
8.	Gypsum	32.25	19.35	31.39	18.84	104.13	62.48	80.84	48.50
9.	Sugar	39.24	23.54	31.39	18.84	107.07	64.24	80.84	48.50

(ii) **Charges for shore handling operation for Break Bulk cargo**

Sl. No.	Commodity	Foreign	Coastal
		Rates per Tonne (In `.)	
(a)	Cargo Unloaded onto the wharf and transported to storage yard within port premises or vice versa		
1.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	127.54	76.52
2.	Steel Coils, HR Coils, WR Coils	68.44	41.07
3.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	76.85	46.11
4.	All Bag cargo containing Fertiliser, Food grain, Sugar, Cement and other commodities having unit weight upto 50 kg.	172.15	103.29
5.	Project Cargo, Machinery, Spares	177.45	106.47

Notes:

- (i). For transfer/ delivery of cargo from Jetty direct to consignee's premises, the above rate does not include supply of transport (for delivery) by the Handling Agent. The same shall be arranged by the concerned importer/exporter/receiver of cargo, at their own cost.
- (ii). In case of Bag cargo (unit bag weight upto 50kg), the shore handling charge includes supply of trucks by the Handling Agent for transportation of cargo between the jetty and the storage yard including loading & unloading on and from truck in such operation.
- (iii). The rate mentioned at column (5) and (6) above include charges for heaping/ high heaping of cargo at the storage yards.
- (iv). Incase of break bulk cargo indicated at sl. No. 2, 3, 4 and 5, the shore handling charges include supply of trailers by the Handling Agents for transportation of the cargo between the jetty and the storage area including loading and unloading on and from trailers thereat.
- (v). The rates under this section will also be applicable for shore handling operations in respect of export cargo shipped by MHC/ Ship's crane.

S.4 Charges for Delivery and Receiving operation.

S.4.1. The Charges for Delivery and Receiving operation will include one or more of the following services to be rendered by the Handling Agent by deploying his equipment, gear, labour and materials, as may be required.

- (i). Unloading at or loading from storage area from/onto trucks, lorries, dumpers, trailers etc., as the case may be.
- (ii). Loading/ Unloading of wagons within time stipulated in extant Railway Rules prevailing from time to time and proper loading of cargo on wagons as per arrangement/ agreement between the Handling Agent and its Principal. As regards loading/ unloading of wagons, the Handling Agent will maintain close co-ordination with its Principal as well as HDC's Traffic Operations (Railways) Division;
- (iii). Stacking of cargo in the storage yard in case of receiving of cargo.
- (iv). Collection and cleaning of spillage cargo from jetty, road, rail track, stacking yard and other areas and properly stacking them at the designated areas as may be earmarked by concerned officer(s) of HDC;
- (v). Cleaning of empty wagons placed for loading & delivery of import cargo as and when required and stacking of such cleared materials at designated areas as may be earmarked by concerned officer(s) of HDC;
- (vi). Opening and closing of the doors of wagons including secured locking of the doors with wooden pegs as per requirement of Principal;
- (vii). Lime spraying on import cargo in wagons and/ or covering of wagons with tarpaulin covers as per requirement of Principal;
- (viii). Fixing of labels on wagons as per requirement of Principal;
- (ix). Laying of bamboo mats, as may be required, in the wagons.
- (x). Deployment and service of trucks, lorries, trailers, as the case may be, for transportation of Bag cargo, Project cargo and Iron & Steel cargo from/to storage spaces to/from wagon loading area, if necessary.

- (xi). Other associated works (other than those specifically mentioned above) which may be required to be done for undertaking delivery and receiving operations.
- (xiii). The materials like bamboo mat, wooden pegs, wires etc. as may be required in case of loading & delivery of dry bulk cargo by railway wagons will be supplied by the importers/exporters at their own cost.

S.4.2 (a). Charges for Receiving of Dry Bulk cargo by road manually at the storage areas inside port premises.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in `)
1.	All Dry Bulk cargo	75.60

(b).Charges for Delivery of Dry Bulk cargo by road mechanically through payloaders, at the storage areas inside port premises.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in `)
1.	All Dry Bulk cargo	35.28

S.4.3 Charges for Delivery of Dry Bulk cargo by rail, from the storage areas inside port premises (including aggregation of cargo at wagon loading area, post loading clearance and shifting back of balance cargo & restacking of the same in storage area).

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in `)
1.	All Dry Bulk Cargo	38.85

S.4.4 Charges for Receiving of Dry Bulk cargo by manual unloading from wagons, at the storage areas inside port premises including shifting of cargo from the wagon face to immediate back up area of the rail yard by equipment.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	All Dry Bulk Cargo	90.54

S.4.5 Charges for Delivery / Receiving of Bagged cargo by road, from / at the storage areas inside port premises

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	All types of Bagged cargo (of 50 kg bag)	117.34

S.4.6 Charges for Delivery / Receiving of Bagged cargo by rail, (including manual loading of cargo on trucks in shed, transportation of cargo from shed to wagons by trucks and subsequent loading of cargo from lorry onto wagons).

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	All types of Bagged cargo (of 50 kg bag)	242.42

S.4.7 Charges for Delivery / Receiving of Project Cargo by road, from / at the storage areas inside port premises.

Sl. No.		Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	Project cargo	Less than 5 tonnes	74.67
2.		5 tonnes to less than 10 tonnes	84.00
3.		10 tonnes to less than 20 tonnes	109.03
4.		20 tonnes to less than 40 tonnes	128.69

Note : Project Cargo weighing more than 40 tonnes is unloaded/loaded directly on/from transport vehicles and no further loading/unloading is required at the time of delivery/receiving.

S.4.8 Charges for Delivery / Receiving of Iron & Steel Cargo by road, from / at the storage areas inside port premises.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	84
2.	CR Coils, HR Coils, GP Coils (Unit piece weight upto 10 Ton)	50
3.	CR Coils, HR Coils, GP Coils (Unit piece weight 10 - 25 Ton)	63
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails	56
5.	WR Coils	45

S.4.9 Charges for Delivery / Receiving of Iron & Steel Cargo by rail (including manual loading of cargo on Trailers in storage area, transportation of cargo from shed to wagons by trailers and subsequent loading of cargo from trailers onto wagons).

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in ₹.)
1.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	164.53
2.	CR Coils, HR Coils, GP Coils	120.53
3.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails	120.88
4.	WR Coils	116.48

S.5. Performance Standards**S.5.1 Dry Bulk Cargo**

- (a). For the purpose of levy of rates under this SOR, achievement of the following productivity levels will be applicable.

Sl. No.	Cargo Group	Productivity Norms in Tonnes per Ship-Day (in terms of the Mode of Operation)	
		By MHC [2 MHCs working simultaneously]	By Ship's Crane
1.	Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal)	20,000	8,300
2.	Met. Coke	20,000	7,800
3.	Lime Stone	20,000	13,700
4.	Manganese Ore	20,000	9,800
5.	Iron Ore Fines & Lumps	20,000	13,000
6.	MOP, Rock Phosphate, Sulphur	20,000	8,000
7.	Clinker, Gypsum	20,000	14,600
8.	Sugar	20,000	8,000

Note:

- (i). In case of operation with single MHC, the productivity norm will be 10000 MT per day.
- (ii). The Shore Handling Agents will be required to match the aforesaid productivity norms of loading/unloading to ensure that there is no detention in loading/unloading operation of the vessel due to reasons attributable to the Stevedoring & Shore Handling Agent.
- (b). For the purpose of indexation of tariff to the extent of 100% of variation in WPI, the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-

11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

S.5.2. Break Bulk Cargo handled by ship's crane

Sl. No.	Commodity	Productivity Norms per Shift (MT)
1.	All Bag Cargo,	450
2.	Project Cargo, Machinery, Spares	300
2.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	805
3.	Steel Coils, HR Coils, WR Coils	1500
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	903

S.5.3. Norms for Receipt and Delivery operations

- (i). In case of rail borne cargo the Handling Agents are required to complete loading/unloading of cargo on/from the railway rakes within the stipulated free time as per the railway rules as may prevail from time to time. In case of failure to complete loading/unloading of the rake within the stipulated free time, demurrage as may be applicable will be payable by the handling Agent to the importer/exporter concerned.
- (ii). However, in case of road bound cargo no norms for loading/unloading of cargo for delivery/receiving can be fixed as the supply of transport depends on the importer/exporter and the handling Agents have no role in it.